SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

ROK V NR 51-52 (235-236)

12-31 GRUDNIA 1950





9

Krajowych rekordów modelarskich

28

Razy przewyższono i ustalano rekordy szybowcowe

11 złotych

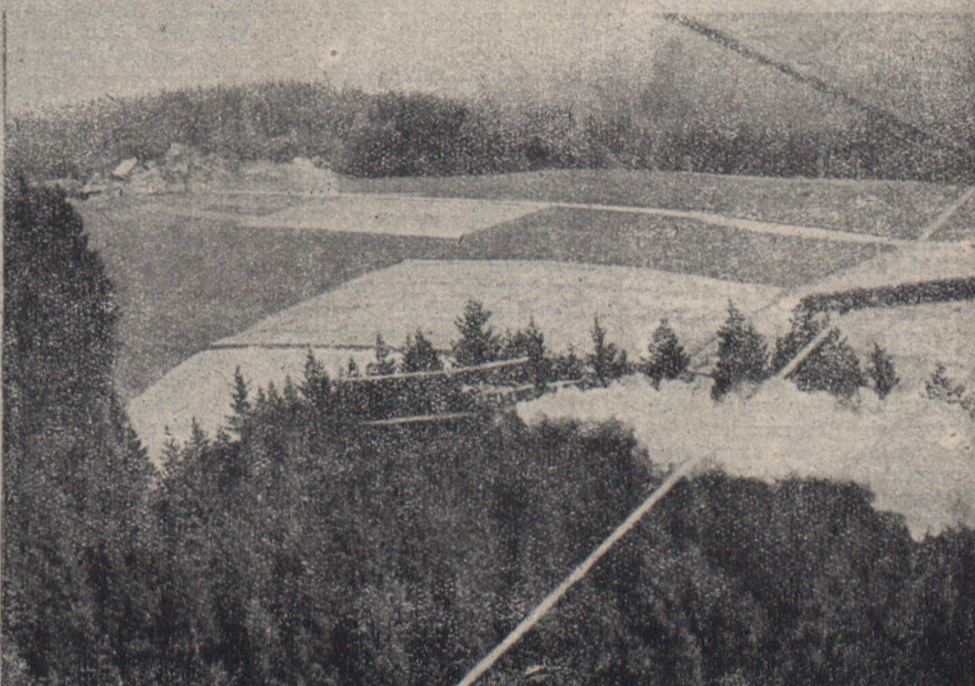
121 srebrnych

Odznak pilota szybowcowego

474 godziny

Wylatali piloci LL w służbie gospodarki narodowej w 1950 r.





KOŃCZYMY PIERWSZY ROK SZEŚCIOLATKI

Rozpoczynając pierwszy rok wielkiej sześciolatki pisaliśmy w pierwszym tegorocznym numerze SIM-u:

„W rok 1950, w pierwszy rok Planu Sześcioletniego Liga Lotnicza wchodzi jako potężna i jedyna, społeczna organizacja lotnicza, jednocząca w sobie szkolenie i trening, modelarstwo i masową propagandę lotnictwa, zagadnienia wychowania lotników i podwyższenia ich kwalifikacji fachowych. Ten fakt daje nam gwarancję, że zadania Planu Sześcioletniego zostaną w stu procentach wykonane przed terminem".

Pamiętacie — kiedy mówiliśmy o zadaniach, jakie czekały nas w nowej Lidze Lotniczej w pierwszym roku Wielkiego Planu Sześcioletniego, mówiliśmy o cyfrach — suchych, zwykłych cyfrach. Cyfry te w zestawieniu z innymi cyframi, nie tylko z lat poprzednich, ale przedwojennych mówiły nam o wielkim rozmachu naszej lotniczej pracy. Za cyframi tymi kryje się jednak człowiek. Wzrost cyfr w wykonaniu planu ma swoistą wymowę — świadczy bowiem o wzroście świadomości człowieka w walce o lepsze jutro. Im większe są cyfry, tym lepiej zdajemy sobie sprawę, że człowiek rozumie postawione mu przez państwo ludowe zadania.

Dziś w dobie wielkiego marszu ku lepszej, coraz radośniejszej przyszłości — ku socjalizmowi, cyfry mówią nie tylko o wykonaniu planu — mówią przede wszystkim o człowieku. Tym bowiem mierzymy szybkość budowy wspaniałego gmachu naszej Ojczyzny — Polski Ludowej. I właśnie teraz, kiedy dni dzielą nas już zaledwie od zakończenia pierwszego roku sześciolatki, kiedy z dumą i radością słuchamy zwycięskich meldunków polskiej klasy robotniczej o przedterminowym wykonaniu rocznych planów produkcyjnych, w cyfrach tych kryje się dla nas krzepiąca wiara w szczęśliwą przyszłość naszej Ludowej Ojczyzny. Cyfry te mówią nam o wzmożonym wysiłku człowieka — klasy robotniczej, która zadania pierwszego roku Wielkiego Planu postanowiła przekroczyć i zobowiązań swych dotrzymuje.

Coraz to nowe meldunki napływają z różnych części kraju. Coraz to nowe osiągnięcia pomnażają siły gospodarcze Polski Ludowej, tworząc z niej jedno z ważnych ogniw w wielkim froncie walki o pokój.

Fakt, że całe gałęzie naszego przemysłu wykonały roczny plan produkcji na miesiące i tygodnie przed terminem jest wielkim sukcesem mas pracujących naszego kraju z klasą robotniczą na czele.

Fakt ten ma równocześnie znaczenie i dla naszego lotnictwa. Jest on bowiem wyrazem niespożytych możliwości ludzi naszego ludowego lotnictwa, wzrostu ich świadomości potrzebnej dla wykonania zadań stojących przed nimi.

Zrealizowany zwycięsko pierwszy rok sześciolatki ma poważne znaczenie dla wzrostu siły naszego Państwa Ludowego, a tym samym dla całego obozu pokoju.

I jeżeli inne z meldunków, które słyszymy codziennie mówią o tym, co wydarzyło się daleko, bo tysiące kilometrów od nas, mówią o wyzwoleniu Phenjanu przez patriotów koreańskich, mówią o nowych zwycięstwach Koreańskiej Armii Ludowej i ochotników chińskich, wyzwalających ziemie Korei od barbarzyńskich imperialistów amerykańskich i ich sługusów lisynmanowców, to istnieje ścisły związek pomiędzy meldunkami polskiej klasy robotniczej, a meldunkami z dalekiej Korei. Są to meldunki bojowe — meldunki z wielkiej bitwy o pokój w świecie. Są to zwycięskie meldunki o sukcesach i osiągnięciach wielkiej światowej armii pokoju.

Żołnierzami tej armii są zarówno bohaterowie walki wyzwoleńczej w Korei, jak masy pracujące świata, walczące przeciw amerykańskiemu imperializmowi, jak i robotnicy polskich fabryk, kopalń i hut, walczący o przedterminową realizację Planu Sześcioletniego. Żołnierzami tej wielkiej armii pokoju jesteśmy i my, modelarze, piloci i członkowie Ligi Lotniczej.

Bohaterstwo pracy ludzi naszej klasy robotniczej w walce o przedterminowe wykonanie pierwszego roku sześciolatki stało się dla ludzi naszego ludowego lotnictwa natchnieniem i bodźcem dla wzmożenia wysiłku szkoleniowego pilotów LL, dla ciągłego podnoszenia ich kwalifikacji, dla wzmożenia walki o pokój.

Dzięki wprowadzeniu na teren naszego lotnictwa sportowego nowych form pracy — współzawodnictwa długofalowego, dzięki konkretnym zobowiązaniom produkcyjnym, podnieśliśmy na wyższy poziom naszą pracę.

Tysiące ludzi pracy w mieście i na wsi zrozumiało i poznało pokojowe znaczenie naszego ludowego lotnictwa — przekonało się, że samolot w rękach imperialistów anglo-amerykańskich jest środkiem zniszczenia, zaś w rękach ludzi pracy, to wielki przyjaciel człowieka, oddający mu nieocenione usługi w codziennym życiu.

Tysiące młodzieży, w której piersiach bije młode robotnicze lub chłopskie serce, wierne naszej Ludowej Ojczyźnie, zasiadło za sterami szybowców i samolotów, by w błękitach polskiego nieba służyć sprawie pokoju.

Przejrzyjcie jeszcze raz SIM, a z otrzymanego kalendarza wydarzeń na terenie naszego lotnictwa, możecie uświadomić sobie w pełni, że rok 1950 był dla nas rokiem wielkiej lotniczej pracy. — Im praca ta była trudniejsza, im większe w niej przeszkody, tym bardziej możemy być dumni — tym więcej możemy się szczycić jej sukcesami.

Nie wolno nam jednak zapominać, że sukcesy te zawdzięczamy przede wszystkim ludziom pracy — naszej klasie robotniczej i jej czołowemu oddziałowi Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, że „Przyjaźń z ZSRR, pomoc ZSRR, przykład ZSRR, oto podstawowe źródło naszych zwycięstw".

„Źródłem sukcesów we wszystkich dziedzinach życia naszego kraju jest bohaterski przykład, nierozerwalna przyjaźń i braterska pomoc Związku Radzieckiego. Przyjaźni tej i pomocy zawdzięczamy powstanie naszego ludowego lotnictwa sportowego, które winniśmy rozbudowywać opierając się na przykładzie, przebogatych doświadczeniach i tradycjach lotnictwa radzieckiego. Praca Społecznego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem (DOSAW) winna stać się dla nas wzorem i przykładem jak lotnictwo ma służyć masom pracującym kraju i sprawie pokoju" — mówi jeden z punktów uchwały I Walnego Zjazdu Ligi Lotniczej.

Wiele nowego przyniósł naszemu lotnictwu sportowemu rok 1950. W roku nowym — 1951 musimy znacznie rozszerzyć zakres naszej lotniczej pracy. Musimy wciągnąć do pracy wszystkich członków naszej organizacji, rozpocząć w Kołach LL masowe szkolenie młodzieży robotniczej i chłopskiej, w szkołach i fabrykach, w mieście i na wsi, w różnych specjalnościach lotnictwa. Musimy nie tylko szkolić masowo specjalistów lotniczych, ale podnosić szkolenie to na coraz wyższy poziom, by wykonać postawione Lidze Lotniczej przez nasze Ludowe Państwo zadania drugiego roku lotniczej sześciolatki.

Nie przymykamy manetek. Na pełnym gazie startujemy w nowy rok po dalsze sukcesy w lotniczej pracy.

DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH GRATULUJE PILOTOM LIGI LOTNICZEJ

Dowódca Wojsk Lotniczych gen bryg Aleksander Romeyko przesłał do Zarządu Głównego LL telegram następującej treści:

Serdecznie gratuluję wspaniałego wyczynu, pobicia rekordów świata w szybownictwie przez znakomitych naszych szybowników Irenę Kempównę i Lucynę Wlazło oraz Andrzeja Brzuskę i Władysława Parczewskiego.

Znakomite te rekordy są wyrazem i dowodem wielkich możliwości rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce Ludowej.

Dowódca Wojsk Lotniczych
ALEKSANDER ROMEYKO
generał brygady

STALIN Z NAMI POKÓJ ZWYCIĘŻY!

21 grudnia mija siedemdziesiąta pierwsza rocznica urodzin Generalissimusa Józefa Stalina, ukochanego wodza narodów Związku Radzieckiego, niezłomnego bojownika o szczęście wszystkich ludzi pracy na całym świecie, najwierniejszego ucznia wielkiego Lenina. We wszystkich zakątkach naszego globu — tam, gdzie jeszcze narody jęczą w jarzmie imperialistycznego ucisku i tam, gdzie lud pracujący jest gospodarzem swego kraju — imię Stalina jest bodźcem do pracy i walki o lepsze, szczęśliwe jutro.

Pod kierownictwem Generalissimusa Stalina narody ZSRR prowadzą zwycięską walkę z przyrodą, zmieniając oblicze swego kraju. Z imieniem Stalina walczą przeciw imperialistycznej przemocy ludy kolonialne. Imię Stalina noszą kopalnie, huty, fabryki w Związku Radzieckim i krajach demokracji ludowej. Stalinowską nazywa się najtrudniejsza trasa lotnicza na świecie, wiodąca przez biegun północny.

Generalissimus Józef Stalin jest chorążym światowego obozu obrońców pokoju, stanowiącego potężną zaporę dla szerzących histerię wojenną imperialistycznych podżegaczy. Z imieniem Stalina wiąże się cała światowa walka o pokój.

Generalissimus Stalin jest wielkim przyjacielem młodzieży. Otacza on swoją szczególną troską bohaterską młodzież Komsomołu i całą demokratyczną młodzież świata.

W siedemdziesiątą pierwszą rocznicę urodzin wielkiego Stalina, serca i myśli polskiej młodzieży lotniczej zwracają się ku stolicy pokoju — Moskwie, ku genialnemu wodzowi mas pracujących całego świata z życzeniami najdłuższych lat życia dla wielkiej sprawy pokoju.



Młodzież — to nasza przyszłość, nasza nadzieja... Młodzież winna zastąpić nas, starych. Musi ona ponieść nasz sztandar do ostatecznego zwycięstwa.

JÓZEF STALIN

ROZMAWIALIŚMY ZE STALINEM

Jesteśmy uczniami szkoły Nr 422 w Moskwie. Obaj należymy do drużyny pionierskiej. Ojciec nasz pracuje w naukowo-doświadczalnym instytucie pod Moskwą.

Pewnego razu wieczorem, tatuś po powrocie z pracy powiedział:

— Jutro przylatuje sławny lotnik Czkałow. Dostałem zaproszenie i bilety na lotnisko. No, chłopcy, pójdziemy go powitać.

Wiedzieliśmy, że przyleci Czkałow, ale o dostaniu się na lotnisko nawet nie marzyliśmy. Już nawet mieliśmy upatrzone miejsce koło głównej bramy lotniska, którędy powinien przejeżdżać samochód Czkałowa, żeby stamtąd popatrzeć na lotnika-bohatera, a tu niespodziewanie takie szczęście — bilety.

Nazajutrz był ładny, słoneczny dzień. Włożyliśmy świąteczne pionierskie bluzy i czerwone krawaty. Jak wiatr przemknęliśmy koło biletera i już byliśmy na lotnisku. Kiedy samolot wylądował, wszyscy rzucili się w jego stronę. Otoczeni tłumem — stali lotnicy.

Nagle zobaczyliśmy koło siebie towarzysza Stalina. Spostrzegłszy nas Towarzysz Stalin uśmiechnął się i rzekł przyjaźnie:

— No chłopcy, poznajmy się! Co wy tu robicie?

— Witamy Czkałowa.

— Ja też — powiedział Stalin podając nam rękę i ściskając nas.

Wkrótce zebrało się koło nas wielu naszych kolegów — pionierów. Jeden z nich chciał wręczyć naszemu Kochanemu Wodzowi wiązankę kwiatów, ale Towarzysz Stalin powiedział, że dzisiaj witamy Czkałowa i jemu należy wręczyć kwiaty.

W domu tatuś zapytał, dokąd od niego na lotnisku uciekliśmy; szukał nas wszędzie i nie mógł znaleźć. A my na to:

— Rozmawialiśmy z Towarzyszem Stalinem!

Przerywając jeden drugiemu, opowiadaliśmy, jak w tłumie nieoczekiwanie zobaczyliśmy Towarzysza Stalina, jak on przywitał się z nami, jak Wowka prowadził Go do samolotu. Nie pamiętaliśmy tylko, któremu z nas Towarzysz Stalin uścisnął najpierw rękę; stało się to tak szybko i nieoczekiwanie.

Wszyscy patrzyli na nas z podziwem, ale nie bardzo chcieli wierzyć w nasze opowiadanie. Uwierzyli dopiero wtedy, kiedy po dwóch dniach ukazało się w „Prawdzie" zdjęcie Towarzysza Stalina witającego się z nami na lotnisku. Na zdjęciu zobaczyliśmy również, że Towarzysz Stalin ściska nam ręce równocześnie.

Wsiewołd Andrejew
Włodzimierz Andrejew
Szkoła Nr 422 w Moskwie
Dzielnica Żdanowa

LOT DO STRATOSFERY

TADEUSZ REJNIAK

...W ostrym nurku na otwartych hamulcach, w ślizgu położonym „na żyletkę", albo wreszcie w głębokiej, ciasnej spirali, schodzą szybowce z wysokości i lądują sprawnie jeden po drugim. To kończący się dzień daje sygnał niestrudzonym zdobywcom wysokości, że czas przerwać poszukiwania za falowymi wznoszeniami. Lądowaniu każdego nowego szybowca towarzyszą niecierpliwe pytania grupy obsługującej start, kierowane do wysiadającego z kabiny pilota:

— Zrobiłeś? Ile? Masz trzy kawałki? — krzyżują się natarczywe wołania, odpowiedzi jednak powtarzają się te same:

— Dwa tysiące dziewięćset i ani metra więcej. Chodziliśmy tam w parę maszyn i nie dało się przebić wyżej.

Ląduje „Mucha". Z kabiny wyciągamy skostniałego na sopel lodu Jurka Adamka.

— A niech to wszyscy diabli — mamrocze dygocącymi wargami, ale oczy zdradzają, że nie odstąpiłby tego lotu za nic. Był na siedmiu tysiącach i ma 5 400 przewyższenia, ale osiągnął je w kilkunastocentymetrowym zaledwie wznoszeniu, które „trwało całe wieki" — jak mówi. Zmarzł niemiłosiernie i teraz leżąc na rozłożonych kożuszkach, uśmiechem stara się pokryć mimowolne łzy bólu, gdy mu ściągamy z nóg buty, pomimo, że robimy to jak się da najostrożniej. Ktoś wyciągnął z szybowca barograf. Rzucamy się, żeby obejrzeć potwierdzenie wyczynu na barogramce i uśmiech zamiera nam na ustach. Nie mamy odwagi podejść z barografem do trzęsącego się jak osika z przemarznięcia Jurka: barograf zaciął się i nie rysował przebiegu lotu.

— Będziesz musiał jeszcze raz się pomęczyć — przerywa ktoś wreszcie denerwujące milczenie i podaje Jurkowi barograf. Ten ogląda go długo i z niedowierzaniem, potem wraca do przerwanego rozcierania stóp, z których zdjął już skarpety i mruczy na pół do siebie:

— Dobrze przynajmniej, że nie odmrożone.

* * *

Ręka w górę, spojrzenie w lusterko, w którym widać tak samo podniesioną w górę rękę kolegi przy skrzydle szybowca, jeszcze jeden sprawdzający rzut oka na przedpole startu i pełny gaz.

„CSS" z wysiłkiem unosi ogon w górę, wolno rusza z miejsca, stopniowo się rozpędza i poderwany lekko drążkiem wychodzi w powietrze z „Żurawiem" na linie. A w „Żurawiu" Irka Kempówna i Lucynka Wlazło, które mają zaatakować kobiecy rekord Polski na szybowcu dwumiejscowym.

Krążąc w napotkanych rotorach szybko osiągamy 1 800 metrów i z tej wysokości ruszamy w kierunku Śnieżki. W okolicy Kowar napotykamy duszenie rzędu 6 m/sek, a po jego przejściu, już w rejonie łańcucha górskiego znajdujemy spokojne noszenie ponad 3 m/sek, w którym „Żuraw" wyczepia się na wysokości 1 600 m.

To było około godziny jedenastej. Teraz zbliża się już szesnasta i wszystkie inne szybowce stoją przed hangarem, a „Żurawia" jak nie ma, tak nie ma.

Lustrujemy niebo we wszystkich kierunkach, ale silne pokrycie chmurami nie pozwala nic wypatrzeć.

— Na czym one się tam trzymają? — rzuca ktoś pytanie, wypowiadając myśli ogółu, bo w istocie rozwlekły altostratus nie budzi nadziei na jakieś nadzwyczajne wznoszenia.

— Twarde te nasze kobiety — dopowiada ktoś z boku. Wyżyłują wszystko do końca i zobaczycie, że przylecą z rekordem.

— Jest, jest! — O, wychodzi tam z chmury...

Widzimy go już wszyscy. Na otwartych hamulcach „Żuraw" schodzi stromo i za chwilę przyciera miękko płozą ziemię. W sekundzie oczywiście jesteśmy już przy nim. O wynik lotu nie potrzeba pytać, bo roześmiane twarze mówią same za siebie. Natomiast długo i mozolnie trzeba wyciągać z przepastnych kabin „Żurawia" te dwa tobołki, jakie stanowią okutane po uszy w kożuchy bohaterki lotu.

Nauczeni smutnym doświadczeniem sprawdzamy przede wszystkim zapis barografu, zanim długie, niemilknące „Hurrra!" obwieszcza całemu lotnisku o trzech nowych rekordach krajowych, zrobionych za jednym zamachem. Wesołość jest ogólna, a powiększa ją jeszcze stąpająca na palcach, niczym baletnica Lucynka Wlazło.

— Śmiejcie się, śmiejcie, a mnie pięty tak zmarzły, że stanąć nie mogę — obrusza się żartobliwie.

Na brak szybkiej rozgrzewki zmarznięte pilotki nie mogą się jednak skarżyć, bo serdeczne uściski gratulacyjne kilkunastu par męskich ramion chyba znaczą coś niecoś!

*

Jacek Figwer musiał oczywiście utrzymać się w stylu: przed startem zdjął kurtkę futrzaną, w której chodził po lotnisku i poleciał w samym, wiatrem podszytym kombinezonie. Na głowie rzecz jasna miał też w miejsce pilotki swoją nieśmiertelną czapkę studencką.

— A, bo mi te „bombetle" tylko przeszkadzają — odpowiadał uparcie na nasze perswazje.

To też z niekłamanym podziwem patrzyłem na niego, gdy po swym rekordowym locie wysiadał z „Sohaja", którego wnętrze kabiny pokrywała gruba warstwa szronu. Na sam ten widok robiło się zimno.

A Jacek doszedł jeszcze dzielnie do pokoju pilotów i dopiero tam „puścił farbę":

— Co za piekielny mróz na tej fali!

Zawył też nieludzkim

Uczestnicy obozu Szybowcowo-Wyczynowego w Jeżowie Foto: Urbanowicz



głosem parę razy, kiedyśmy mu ze zdrętwiałych nóg zdejmowali buty, ale wybaczyliśmy mu te nieartykułowane dźwięki, gdy się okazało, że skarpetę od buta trzeba siłą odrywać, bo łączy ją z podeszwą warstwa oryginalnego lodu.

Kiedy wreszcie rozdygotane szczęki Jacka uspokoiły się na tyle, że nie przeszkadzały w normalnym formułowaniu słów, zaczął opowiadać:

— No, więc cóż. Wyczepiłem się gdzieś na 1 800 metrach na pierwszej fali, gdzie noszenie miałem do półtora metra na sekundę. Zrobiłem tam 3 100 i skończyła się jazda. Zacząłem więc szukać w innych miejscach, biorąc za podstawę tworzące się nade mną chmurki altocumulus lenticularis i większe wyporzuszenia muru halniakowego pode mną. Metoda okazała się słuszna, bo znalazłem wznoszenia od 0,1 do 0,5 m/sek i na tym dojechałem do 5 500 metrów. Na pięciu tysiącach założyłem maskę tlenową, regulując jak najoszczędniej zużycie tlenu, bo miałem w butlach — jak wiecie — tylko 50 atmosfer.

Zimno było jak sto diabłów, a przy tym limuzynkę oszroniło mi zupełnie, tak że kontakt wzrokowy z otoczeniem utrzymywałem tylko przez mały otworek, który wyskrobywałem paznokciem.

Wyłapując co jakiś czas nieznaczne noszenia, które zresztą stale ginęły, dopchałem się do wysokości 7 200 metrów i z niej stwierdziłem, że znajduję się daleko od Jeleniej Góry w kierunku na Wałbrzych. Przesunąłem się więc bardziej na zachód, tracąc na tej przeprowadzce 400 metrów wysokości, ale po jakimś czasie znalazłem znów te drobne wznoszenia, na których odzyskałem utracony poziom. Byłem już wtedy powyżej wszelkich zachmurzeń, ale napotykane stale 0,1 do 0,5 m/sek wznoszenia pozwalały mi mieć nadzieję, że przecież przekroczę 8 000 metrów. Ponieważ to wznoszenie odbywało się jednak niesłychanie wolno, więc też z coraz większym niepokojem obserwowałem wskazówkę manometru tlenowego, która nieuchronnie zbliżała się do zera. Na krótko przed ośmioma tysiącami tlen się wyczerpał. Poczułem gwałtowną duszność, więc otworzyłem hamulce i — wylądowałem

LOTNICZE ECHA NIEZAPOMNIANYCH DNI

„Nie zapomnę nigdy tych dni. Miałem szczęście widzieć przedstawicieli różnych narodów świata, którzy mocno złączyli się w szlachetnej walce o piękny cel — o pokój. Ten cel osiągniemy!"

Tak mówił do swych towarzyszy pracy delegat na Kongres Obrońców Pokoju, murarz z Kłodzka Michał Cencora, wróciwszy z Kongresu do swego miasta. Delegaci na Kongres rozjechali się już do swych krajów. Walka o pokój wzmocni się teraz, gdyż miliony ludzi na świecie pragnących pokoju, otrzymały dokładny program działania.

Śladem murarza Cencory, który — aby przyczynić się do zwycięstwa pokoju — zobowiązał się wykonywać stale 150% normy, kroczy lotnicza młodzież Ludowej Polski, wykazując pełne poparcie dla uchwał Kongresu i nieugiętą wolę walki o zwycięstwo sprawy pokoju na całym świecie.

„Nie chcemy pozostawać w tyle za naszymi ojcami — przodownikami pracy! — piszą członkowie modelarni lotniczej przy Państwowym Gimnazjum Energetycznym w Skarżysku — Kamiennej. — **Na naszej drodze do socjalizmu, do utrwalenia światowego pokoju, musi znaleźć się odcinek zbudowany przez polskich modelarzy".**

Modelarze ze Skarżyska — Kamiennej zameldowali o utworzeniu **PIERWSZEJ MODELARSKIEJ WARTY POKOJU.** Na cześć uchwał Kongresu Pokoju, **Modelarska Warta Pokoju w składzie: Jacek Malessa, Tadeusz Ptak, Marek Pachla, Stanisław Cholewiński, Ryszard Zaremba, Stanisław Stobiecki, Tadeusz Krakowiak, Romuald Markowicz i Euzebiusz Ząbczyk zobowiązała się m. in. do dnia 31 czerwca 1951 r:**

urządzić stały punkt propagandowy Ligi Lotniczej na terenie miasta; wystawić czterech zawodników na trzecie zimowe zawody modeli latających; zaopiekować się nowozałożoną modelarnią lotniczą przy Szkole Rozwojowej TPD w Skarżysku — Kamiennej; przeprowadzić 4 pogadanki na tematy lotnicze na terenie zakładów pracy; wykonać 18 modeli.

Kolektyw Modelarskiej Warty Pokoju zobowiązał się również do wzorowego przestrzegania dyscypliny lotniczej oraz czynienia co raz lepszych postępów w nauce szkolnej.

Inna **MODELARSKA WARTA POKOJU** zaciągnięta została w Żyrardowie. **Członkowie Warty, modelarze Modelarni Nr 12 w Żyrardowie przepracowali dodatkowo na cześć Kongresu Obrońców Pokoju w dniu 20 listopada br. 30 roboczogodzin przy remoncie modeli. Ponadto w dniu 22 listopada modelarze żyrardowscy wyświetlili w lokalu modelarni Nr 12 cykl przezroczy pt. „Lotnictwo w służbie pokoju". Na seans licznie przybyła młodzież szkolna i dorośli.**

Wielkie wrażenie wywołał wśród młodzieży lotniczej pobyt na Kongresie w Warszawie Bohatera ZSRR, słynnego lotnika Aleksego Maresjewa. Maresjew otrzymał wiele listów od modelarzy, pilotów i spadochroniarzy, widzących w nim uosobienie najpiękniejszych cech lotnika i bojownika o pokój.

„W imieniu młodzieży polskiej zapewniam Was, Towarzyszu Maresjew, że nie na próżno przelewaliście krew w Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej. Pokój będzie utrzymany, bo tego chcą miliony prostych ludzi na całym świecie!" — napisała spadochroniarka Szczecińskiego Aeroklubu LL Regina Bielawska.

A oto niektóre z meldunków ludzi naszego lotnictwa na cześć uchwał Kongresu Pokoju:

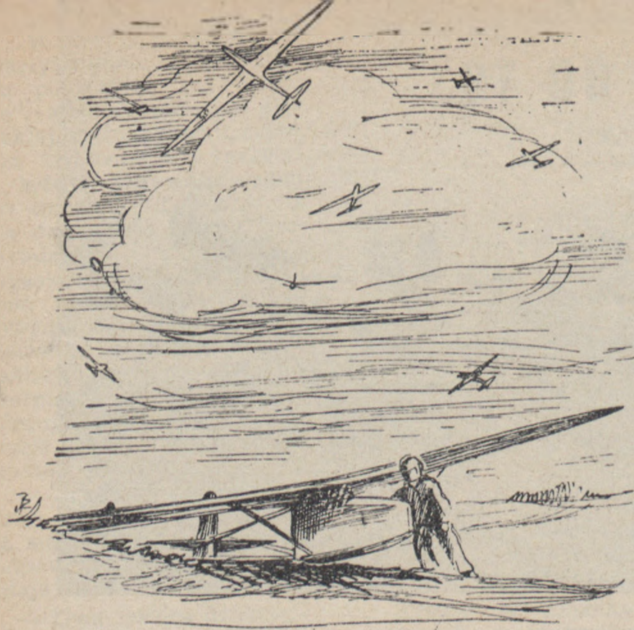
Pracownicy jednej z Żaglowych Szkół szybowcowych LL zadrenowali w godzinach nadliczbowych 196 metrów rowu na lotnisku, co stanowi łącznie 31 dniówek. Praca ta przyniosła ponad 500 zł. oszczędności.

Młodzież Koła LL Nr 354 przy Państwowej Szkole stopnia licealnego w Grójcu zobowiązała się uruchomić modelarnię lotniczą i i zorganizować do dnia 1 stycznia 1951 r. wieczornicę lotniczą.

Członkowie Koła LL przy Państwowej Szkole Przemysłowej Nr 1 w Szczecinie zobowiązali się zwiększyć natężenie akcji propagandowej Ligi Lotniczej, podnieść swój poziom ideologiczny, zwiększyć dyscyplinę lotniczą i uregulować wszystkie składki.

Takie są echa Kongresu Obrońców Pokoju na terenie naszego ludowego lotnictwa. Obrona pokoju, twórczej pracy nad rozbudową silnych skrzydeł naszej ludowej ojczyzny — to wielkie i zaszczytne zadanie, dla realizacji którego poświęca wszystkie swe siły nasza lotnicza młodzież.

J. Z.



DLACZEGO ŚLEDŹ NIE WYLĄDOWAŁ?

„Salamandra" — to typ szybowca, Śledź — to nazwisko młodego pilota. Śledź przyjechał do szkoły szybowcowej, żaglowej, żeby „zrobić" III stopień pilota szybowcowego. W szkole tej były użytkowane, między innymi, szybowce typu „Salamandra". Wkrótce na jednym z nich Śledź wylaszował się. Taki jest początek historii.

Jak wszystkie wypadki niezwykłe zaczynają się zupełnie zwyczajnie, tak i historia poniższa nie miała w sobie z początku żadnych znamion niezwykłości.

Śledź latał już od kilku dni na „Salamandrze", ale wykonywał tylko loty ślizgowe, bo nie było „warunków".

Wreszcie zaczął dmuchać południowy wiaterek, taki piękny „szkolny". Ponieważ cała grupa latała dobrze, więc według kolejki zaczęli „robić" kategorie. Śledź startował tuż przed godziną dwunastą. Miał wykonać lot żaglowy 8 — 10 minut i lądować na sygnał instruktora. A ponieważ, jak się wyżej rzekło szkoła była IV-go stopnia, więc treningowcy nie spali, tylko „gonili" swoje Komary, Muchy i Sępy, aż gęsto było w powietrzu.

W związku z tym Śledź otrzymał instrukcję, że przy mijaniu należy stosować się do prawideł ruchu prawostronnego, a w ogóle winien obserwować start, zaś na starcie znaki instruktora.

Śledź śledził podczas lotu wszystko. Loty kolegów treningowców, instruktora na starcie, wskazania przyrządów pokładowych i nawet lot pary jastrzębi nad lasem. Latał wzdłuż zbocza, coraz odważniej, coraz wyżej i coraz lepiej. Stopniowo wprawiał się, wykorzystując coraz lepiej noszenia przy zboczu.

Tymczasem zaczęły dziać się rzeczy niezwykłe.

Wszystkie szybowce znajdujące się w powietrzu, jakby na komendę poczęły nabierać gwałtownie wysokości, a między nimi „Salamandra" Śledzia. Jednocześnie wiatr zaczął przycichać.

Nagle „kicha" wiatrowskazu obróciła się o 180°, pokazując wiatr północny, a z północnej doliny przez grzbiet góry zaczęły się przewalać tumany niskiej, przyziemnej mgły. W ciągu dwóch minut cały szczyt góry zalany został gęstą, lepką nieprzenikliwą mgłą.

Nikt nie zauważył zbliżania się mgły. Wszyscy obserwowali loty kolegów, w myśli obowiązującej zasady — obserwacja lotów to 50% nauki.

Zakotłowało się na startach. Zaczęto pospiesznie wykładać znaki nakazujące lądowanie. Ze startu treningowego popłynęły w górę czerwone rakiety. Ktoś pobiegł do telefonu dać znać na lądowisko w dolinie, żeby wyłożono tam znaki do lądowania. Kierownik szkoły zwoływał instruktorów. Instruktorzy biegali — my też, ale właściwie byliśmy wszyscy bezradni.

Matowy woal mgły zasłonił słońce i niebo wraz z żaglującymi szybowcami i Śledziem.

Ktoś przyniósł wiadomość, że lądowisko zameldowało o lądowaniu wszystkich szybowców przed nadejściem mgły, tylko jedna „Salamandra" pozostała wysoko w powietrzu, a na tej „Salamandrze" — Śledź.

— Biedny Śledź Dlaczego on nie wylądował? Co z nim teraz będzie? — tak myśleliśmy my — uczniowie.

— Co za chłopak z tego Śledzia — mówił instruktor — gdyby był patrzył na ziemię, gdyby uważał na znaki, nie byłoby kłopotu

— Ależ wspaniałe nosi, to się nazywa żagiel — myślał sobie Śledź — tylko czy ja nie jestem za wysoko? Dlaczego te „rasówki" tak gwałtownie schodzą do lądowania?

Spojrzał na start i nie zobaczył go — zakryty był mgłą. Mgła spływała ze szczytu w dolinę. Chciał zejść na lądowisko. Rozpoczął ślizgi, ale to niewiele pomagało. Korkociągu bał się robić, a próbę nurkowania przerwał czym prędzej, bo zrozumiał od razu, że to źle może się skończyć.

Wyrównał lot. Wariometr pokazywał 5 m/sek wznoszenia. Prawdopodobnie wskazywałby więcej, ale na pięciu metrach kończyła się skala. Wysokościomierz szybko piął się do góry.

— Trzeba iść na „przelot" — pomyślał Śledź i zwrócił szybowiec w stronę, gdzie ziemia nie była pokryta mgłą. Postanowił wyprzedzić mgłę i lądować możliwie niedaleko.

W dole przed nim rozciągały się lasy i wzgórza, które oceniał jako nie nadające się do lądowania. Ani jednej polanki ani pola czy łąki. Las kończył się hen daleko, ale czy tam doleci? Śledź zaczął się denerwować.

— Co zrobię, jeżeli teraz noszenie się skończy? Chyba będę siadał na lesie? Zaraz, jak to się ląduje na lesie? — Aha, wierzchołki drzew należy traktować jako powierzchnię lądowania, czyli lądować na gałęzie wierzchołków, już wiem, tylko nie bardzo pragnę takiego lądowania.

Noszenie jednak było stałe. Wysokość dochodziła do tysiąca metrów ponad start. Śledź wybrał sobie ciemny punkt na horyzoncie i konsekwentnie leciał w jego kierunku.

— Mam tysiąc metrów wysokości — rozumował.— „Salamandra" ma doskonałość 16, to znaczy że mogę przelecieć szesnaście kilometrów. A tam w dali widać, że las się już kończy. Mgłę wyprzedziłem dostatecznie. Noszenie coprawda zmalało, ale niech tylko las się skończy, to zaraz ląduję.

* * *

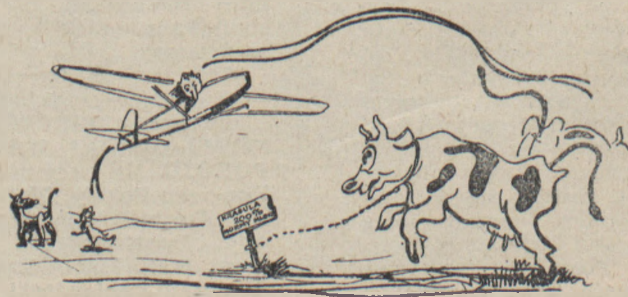
Około godziny piątej po południu zadzwonił telefon w kierownictwie szkoły.

— Śledziu, to ty?! A szybowiec? Dobrze! No, to szczęśliwie. Bałem się, że się wystraszysz i stracisz głowę. Tak, doskonale zrobiłeś. Co... co... Odległość... dobrze, sprawdzimy. A jeść ci dali? Co, Państwowe Gospodarstwo Rolne? Aa, PGR... Zaraz wyjeżdżamy, tak, zaraz jedziemy!

W trzy godziny potem Śledź był między nami. Był bohaterem dnia. Do późnej nocy musiał opowiadać, że tylko trochę miał „cykorię" tam nad tym lasem. Ale, żeby tak miał busolę do trzymania kursu i mapę dla orientacji, to pewnie zrobiłby coś więcej.

— A jeszcze żebyś był na „Komarze" lub na „Musze" i żebyś był nie na pierwszym żaglu, tylko jako „stary" wyczynowiec, to na pewno przeleciałbyś powyżej pięćdziesięciu kilometrów— powiedziało któreś łóżko w ciemności sypialni.

Niestety, Śledź się przeliczył, a może go ktoś źle poinformował. Te pięćdziesiąt kilometrów — minimum przelotowe do kategorii „D", to było, ale drogami. W linii powietrznej było zaledwie 32 kilometry. A może nie chciała lecieć dalej „Salamandra". **A. M.**



OŻYWIAMY PRACĘ KÓŁ LIGI LOTNICZEJ...

Kończyliśmy ostatni w tym roku numer gazetki ściennej naszego Koła LL poświęcony akcji propagandowej przyjęć na szkolenie szybowcowe i silnikowe w Lidze Lotniczej, kiedy nagle jak wicher wpadł do klasy Staszek. Przewrócił kilka taboretów i stanął zaspany, nie mogąc wykrztusić słowa.

Patrzyliśmy na niego ze zdumieniem — zazwyczaj spokojny i opanowany, teraz wydawał się trochę dziwny.

— Co tobie, czyś oszalał? — spytał niespokojnie Jurek. Błyskawicznym ruchem wyciągnął Staszek spod płaszcza pismo i triumfalnie podsunął nam przed oczy.

SIM! — wyrwało nam się radośnie. I nagle niespodziewanie rzuciliśmy się ku niemu, by zobaczyć jak najprędzej nasze lotnicze czasopismo.

— Spokojnie chłopaki — pohamował nasz zapał Józek Olejniczak, redaktor naczelny gazetki „Skrzydła pokoju", który zawsze w takich niespodziewanych sytuacjach umiał przyjąć właściwą decyzję — jak na przyszłego lotnika przystało.

Jurek zdążył tymczasem ochłonąć, rozłożył numer i zatrzymał wzrok na stronie trzeciej.

Patrzyliśmy na niego wyczekująco.

— No, co takiego niezwykłego trzymasz — mów wreszcie — niecierpliwił się Jurek.

Staszek zrobił jeszcze raz tajemniczą minę i jak gdyby pragnąc, aby to co powie nabrało większej powagi, zaczął czytać:

Propaganda lotnictwa nie dociera jeszcze do wszystkich ludzi pracy. Fotogazetki LL nie są odpowiednio wykorzystywane...



— W dniach 2—3 grudnia br. obradowało w Warszawie plenum Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Zacieśniliśmy bardziej krąg wokół Staszka.

— Plenum podsumowało dotychczasowy okres działalności Ligi Lotniczej począwszy od I Walnego Zjazdu i wskazało na konkretne sukcesy i niedomagania w całej pracy Ligi.

— No i co Plenum postanowiło — wtrącił Jurek.

— Poczekaj, wszystko po kolei — odpowiedział ze złością Staszek. Przeczytał jeszcze parę następnych zdań i zatrzymał się na chwilę.

— A teraz chłopaki uważajcie — to dla nas najważniejsze — podkreślił.

— Po przedyskutowaniu i przeanalizowaniu całej dotychczasowej działalności, Plenum Zarządu Głównego Ligi Lotniczej stwierdziło, że praca podstawowych komórek naszej organizacji tj. Kół — jest nie zadowalająca.

— Słusznie, bo co dotychczas właściwie nasze Koło LL robiło? — wtrąciłem.

Nie przeszkadzaj — upomnieli inni.

— Koła Ligi Lotniczej — czytał dalej Staszek — przejawiają małą aktywność, poważna ich część jest bezczynna, wiele Kół rozpadło się lub zamarło. Jest to jedna z zasadniczych przyczyn, że propaganda lotnictwa nie dociera jeszcze do wszystkich ludzi pracy, że masowe szkolenie fachowe — ogólnolotnicze w kołach nie jest jeszcze prowadzone.

W związku z tym Zarząd Główny LL postanowił: ożywić pracę Kół LL poprzez opracowanie konkretnych wytycznych i regulaminów pracy i ustalenie nowych jej form — dalej — opracować programy i rozpocząć masowe szkolenie ogólne i fachowo-lotnicze w Kołach.

Józek gwizdnął przeciągle, a Staszek spojrzał pytająco na nas.

— Czy wiecie co to znaczy? To jest program naszej pracy na rok przyszły — rozumiecie? Będziemy się szkolić. Liga Lotnicza będzie prowadziła masowe szkolenie różnych specjalistów lotniczych.

— No, wy będziecie się szkolić na pilotów — to jasne, ale ja — odezwał się naraz z kąta sali głos Tadka — wiecie przecież, że u mnie ze zdrowiem kiepsko i latać lekarz mi nie pozwala.

— Bajesz — wtrącił Józek — ciebie i wielu tobie podobnych, którzy z takich czy innych względów nie będą mogli zostać pilotami Ligi wyszkoli na mechaników, nawigatorów, aerofotogrametrystów, meteorologów itp.

— Rozumiesz — nie będzie już w Lidze martwych dusz — każdy członek LL będzie szkolić się w jakiejś specjalności — dodał Staszek.

— Najważniejsze, że szkolenie będą prowadziły Koła LL — uzupełnił — a więc każde Koło będzie miało teraz przed sobą konkretne zadania. Tak — ale najpierw trzeba będzie



Wydawnictwa Ligi Lotniczej powinny dotrzeć do wszystkich zakładów pracy, szkół i wsi uspołecznionych.

opracować programy szkoleniowe.

Staszek już nie czytał dalej — znał treść artykułu widocznie na pamięć, bo odkładając SiM zapytał:

— Czy myślicie, że to już wszystkie uchwały jakie podjęło Plenum? — nie.

Następna uchwała postanawia, w celu masowego rozwoju propagandy lotniczej ustalić w wytycznych pracy Kół konkretne i bogate formy pracy propagandowej, wzmóc akcję wydawniczą i zapewnić odpowiednią ilość materiałów propagandowych oraz dotrzeć z masową systematyczną pracą propagandową do wszystkich zakładów pracy, szkół i uspołecznioną wieś.

Jasne chyba dla was, o co tu chodzi— starałem



Nasz tygodnik młodzieży lotniczej, to podstawowy materiał w pracy każdego Koła Ligi Lotniczej.

się uzupełnić. Poprzez masową propagandę lotnictwa wśród ludności pracującej miast i wsi, Liga Lotnicza musi zapewnić dopływ do lotnictwa sportowego najlepszej młodzieży — przodującej młodzieży ZMP-owskiej, tej ze szkół i fabryk, z miast i wsi, która winna stać się fundamentem kadr lotniczych. Lotnictwo sportowe Ligi Lotniczej otrzyma przez to potężne społeczne zaplecze.

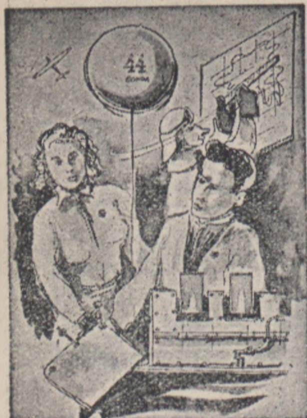
Materiałów propagandowych będzie coraz więcej — mówił dalej Józek. Słyszeliście chyba o nowych wydawnictwach Ligi, które już wyszły i które mają się wkrótce ukazać?

— Tak — wtrącił Zbyszek, który dotychczas w ogóle nie zabierał głosu — ale to są wszystko wydawnictwa płatne. A skąd my mamy wziąć na to pieniądze, kiedy musimy składki odprowadzać do Oddziałów?

Moi drodzy, bezpłatnych wydawnic propagandowych Ligi Lotniczej będzie coraz mniej — starałem się wyjaśnić, ale w tym momencie przerwał mi znowu Staszek.

— O tym, skąd będziemy czerpać fundusze na te i inne podobne rzeczy mówi następna uchwała Plenum ZGLL. Posłuchajcie.

— Mając na celu ożywienie działalności podstawowych ogniw Ligi Lotniczej, którymi są Koła, poprzez umożliwienie im szerszego rozwoju pracy propagandowej i szkoleniowej ZG LL stwierdza, że koniecznym jest zwiększenie funduszu z tytułu należności ze składek członkowskich przypadających dla Kół.



Masowe szkolenie członków LL oparte będzie na Kołach Ligi Lotniczej, które będą szkolić specjalistów lotniczych.

Hura! — krzyknęliśmy wszyscy na raz.

— Czy rozumiecie teraz skąd czerpać fundusze? Chyba jasne. Oczywiście nie wszystkie Koła są w tej chwili przygotowane do takiej gospodarki finansowej. Jednak uchwała Plenum zobowiązuje Zarządy Okręgów do ścisłego kontrolowania prawidłowości i celowości wydawania tych pieniędzy.

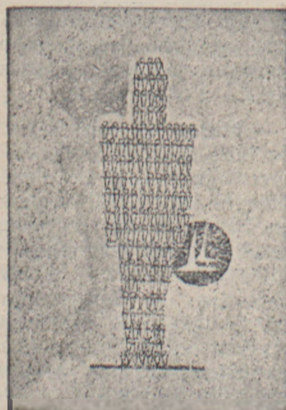
No więc na co będziemy mogli wydać te pieniądze? — zapytał Tadek, dla którego jeszcze nie wszystko było jasne.

Też pytanie — uśmiechnął się Józek. Wiadomo — na zakup książek dla naszej biblioteczki lotniczej; na prenumeratę SiM-u, na materiały propagandowe Ligi, na zakup pomocy naukowych, czy własnoręczne ich wykonanie jeśli potrzebne będą do naszego szkolenia — a modelarnie czy na przykład wycieczki na lotniska n'c ci nie mówią — chyba jasne — co?

— Tak więc praca Kół LL ruszy zupełne innym torem — stwierdził Staszek.

Zresztą Sim mówi dalej

Na zjazdach okręgowych jeden delegat będzie reprezentował 300 członków LL.



o wyborach, które odbędą się w roku 1951. Następnie uchwała Plenum ZG LL, mając na uwadze jak największe zaktywizowanie członków Ligi Lotniczej ustala terminarz wyborów i klucz wyborczy.

A więc w styczniu odbędą się wybory nowych Zarządów w Kołach, w lutym w Oddziałach, a w marcu w Okręgach.

Masy członkowskie będą reprezentowane na wyborach ilością delegatów w zależności od ilości członków Koła. I tak — na zjeździe powiatowym jeden delegat będzie reprezentował Koła liczące 20 członków lub mniej. Koła liczące ponad 20 członków będzie reprezentowało więcej delegatów, jednak nie więcej niż 5-ciu. Na zjeździe okręgowym jeden delegat będzie reprezentował 300 członków LL, jednak w sumie winno być na Zjeździe Okręgu z ramienia Oddziału nie więcej niż 5 delegatów. W całym kraju według przypuszczalnych obliczeń w wyborach na szczeblu Zarządu Okręgu weźmie udział około 1 600 delegatów, którzy w znacznej mierze przyczynią się do ożywienia naszej pracy w tak ważnych ogniwach Ligi Lotniczej, jakimi są Oddziały Powiatowe i Miejskie — Staszek cytował wszystkie te dane z SiM-u powoli, tak, aby wszyscy zrozumieli.

Staszek odłożył SiM. Na twarzach mieliśmy wypieki.

— Niezwykle ważne i owocne były obrady Plenum Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Od nas członków podstawowych komórek naszej organizacji zależy, by uchwały te zrealizować jak najlepiej. Są to przecież wytyczne naszej pracy na rok przyszły.

Koledzy — proponuję, aby przemyśleć to wszystko spokojnie — odezwał się po chwili — Józek Zbierzemy się w przyszłym tygodniu i przedyskutujemy jeszcze raz uchwały w naszym Kole. Winny to zresztą zrobić wszystkie Koła, i nie tylko Koła, ale Oddziały i Okręgi. Pomoże nam w tym SiM, który rozpracuje nasze zadania na przyszły rok — podyskutujemy wspólnie.

Rozchodziliśmy się z myślą o nowych, czekających nas zadaniach w drugim roku sześciolatki.

Rezolucja Plenum ZG LL jest dla nas wytyczną w nowej pracy.

ZENIT

OTRZYMALIŚMY 7 SAMOLOTÓW...

Wracaliśmy ze Zbyszkiem z modelarni. Mamy co prawda niedaleko do domu, ale że Zbyszek dostał od ojca pieniądze, postanowiliśmy wybrać się po zakup „Szkoły małego lotnictwa". Wsiedliśmy w zatłoczony tramwaj i rozpoczęliśmy naszą nigdy niekończącą się rozmowę o modelarstwie. Ledwo jednak rozpocząłem przekonywać Zbyszka, że budowanie modeli wodnopłatowców nie jest wcale takie trudne, wpadł mi w ucho fragment takiej rozmowy:

— Wyobraź sobie, u nas na lotnisku dzieją się niesłychane rzeczy. Przede wszystkim ten barak z benzyną — wiesz który?— rozebrali, a benzynę przechowuje się teraz w takim murowanym domku, jakieś trzysta metrów od hangaru. Poza tym w hangarze straszny tłok, bo przybyło nam siedem, nie, osiem! nowych maszyn.

— Jakich maszyn?

— No, samolotów. Powiadam ci, przyjemność popatrzeć! Nowe, czyściutkie i wszystkie mają kolejne znakowanie. A szybowców mamy...

Obejrzałem się. Tuż za mną stało dwóch młodych ludzi. Jeden z nich wysoki blondyn ze znaczkiem pilota silnikowego w klapie opowiadał coś drugiemu, słuchającemu z zainteresowaniem. Spojrzałem na Zbyszka, który mrugnął na mnie porozumiewawczo.

— Kolego! — zwróciłem się do wysokiego pilota — Mówcie trochę ostrożniej, przecież to jest tramwaj!

— No, to co? — roześmiał się. — Czy to jest tajemnica, że w naszym aeroklubie jest osiem nowych samolotów? Albo, że ja na przykład jestem pilotem?

— No pewno, przecież to żadna tajemnica — zawtórował mu kolega.

— Właśnie to jest tajemnica! — odezwał się jakiś starszy robotnik. — Nie bójcie się, są tacy, co potrafią z waszych słów skorzystać!

•

Kiedy wysiedliśmy, powiedziałem do Zbyszka:

— Wiesz pewno, że przez kilka dni toczył się w Warszawie proces przeciwko byłemu attache lotniczemu w Polsce, pułkownikowi brytyjskiego lotnictwa Turnerowi, oskarżonemu o usiłowanie nielegalnego przemytu zagranicę polskiej obywatelki do Anglii.

— Oczywiście. W naszym kole ZMP była prasówka na ten temat.

— A czy wiesz, co oświadczył Turner na rozprawie? Że najwięcej wiadomości o naszym lotnictwie zdobywali jego szpiedzy właśnie z takich rozmów, jaką słyszeliśmy przed chwilą. Szpiedzy wiedzą dobrze, że ważne tajemnice wojskowe i państwowe są zazwyczaj bardzo dobrze strzeżone i dostęp do nich jest prawie niemożliwy, gdy tymczasem od przygodnego informatora można się dowiedzieć również ciekawych i bardzo cennych nieraz dla szpiega informacji. Z wyjątkową cierpliwością i sumiennością imperialistyczny wywiad zbierał najdrobniejsze nawet wiadomości, porządkował je, uzupełniał i wysyłał następnie do Ministerstwa Lotnictwa w Londynie. Interesowało go wszystko, co dotyczy naszego lotnictwa: radziecki sprzęt, znajdujący się na uzbrojeniu polskich wojsk lotniczych, nasze samoloty komunikacyjne i sportowe, lotniska i fabryki, szkoły szybowcowe i aerokluby.

Zbyszek zamyślił się.

— Wiesz co? — odezwał się po chwili — Mnie się zdaje, że ten pilot, który opowiadał o swoim aeroklubie, nie powinien być pilotem naszego lotnictwa. On przecież nie rozumie, że imperialiści czują, że im się grunt pali pod nogami, że chcą nam zaszkodzić wszystkimi sposobami. A przecież szpieg czyha na takie wiadomości!

— Masz rację. Wytrawnemu szpiegowi wystarczy nieraz jedno słowo, aby dopowiedział sobie resztę i zestawił z posiadanymi już wiadomościami. Energiczna akcja naszych władz bezpieczeństwa udaremniła co prawda robotę bandy angielskich szpiegów, ale nie znaczy to, aby imperialistyczny wywiad zaprzestał swej działalności. Musimy być czujni i ostrożni na każdym kroku. Musimy pamiętać, że wróg czyha na każdą, nawet na pozór drobną wiadomość o naszym lotnictwie. (wig)

BIBLIOTEKA LOTNIKA



Zbliżający się Nowy Rok przysparza nam poważnych kłopotów. Związana z tym uroczystym dniem tradycja wymaga złożenia naszym przyjaciołom i znajomym upominków, będących dowodem pamięci i przyjaźni. Zazwyczaj już na długo przed świętami zaczynamy myśleć o tym, jaki upominek może sprawić obdarowywanym przez nas najwięcej przyjemności. Jest rzeczą stwierdzoną, że najlepszym prezentem nadającym się na tego rodzaju okazje jest książka. Dla naszych przyjaciół, oczywiście — książka lotnicza.

A teraz — idziemy do księgarni i wybieramy książki:



W. Kawerin — Dwaj Kapitanowie — powieść 2 tomy. Stron 352 + 350. Cena zł 6,30. Wyd. „Prasa Wojskowa". Warszawa 1950. Tłum. z ros. M. Kierczyńska.

„Walczyć i szukać, znaleźć i nie poddać się" — oto naczelne hasło osieroconego w 10 roku życia małego chłopca Sańki.

Troskliwa opieka i przyjaźń, z którą spotyka się w „Domu Dziecka" w Moskwie sprawia, że Sańka czuje się w nim jak w domu rodzinnym. Po latach nauki osiąga cel swego życia — zostaje lotnikiem polarnym.

Drugi tom zaznajamia czytelnika z dalszymi losami Sani Grigoriewa w czasie walk na frontach II wojny światowej

P. Chrustalew — Na amerykańskich lotniskach — stron 106, cena zł 3,60, wyd. „Prasa Wojskowa". Warszawa 1950, tłum. z ros. J. Przymanowski.

Treść tej książki jest bystrą analizą stosunków panujących w lotnictwie USA. Autor, Bohater Związku Radzieckiego zostaje odkomenderowany do służby przy armii amerykańskiej. Tu spostrzega cele klasowe amerykańskich działań wojennych mających na celu umocnienie imperializmu amerykańskiego,

Chrustalew ujawnia także nienawiść prostych żołnierzy do zaprzedanych





Wall Streetowi oficerów sztabowych.

Nienawiść do wyższych oficerów i sympatia prostych żołnierzy dla walczącej Armii Czerwonej jest bodaj najciekawszym spostrzeżeniem. Subtelny, drwiący humor autora i świetne tłumaczenie sprawiają, że książkę tę czyta się „z zapartym oddechem".

J. Konieczny — Na zwycieskim szlaku — stron 95, cena zł 2.70, wyd. „Prasa Wojskowa". Warszawa 1950.

Treścią książki jest walka lotników pułku „Warszawa" z faszystowskim najeźdźcą — ramię w ramię z towarzyszami radzieckimi.

Droga Polaków od dalekiego Grigoriewskoje do serca hitlerowskich Niemiec — Berlina, jest nieprzerwanym pasmem poświęcenia i bohaterstwa żołnierzy i pilotów radzieckich i ich uczniów lotników polskich.

Każdy członek Ligi Lotniczej powinien gruntownie poznać historię Ludowego Lotnictwa. Książka „Na zwycieskim szlaku" będzie mu w tym wielką pomocą.

I. Kożedub, trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego — W służbie ojczyzny — str. 366, cena zł 8,40, wyd. „Prasa Wojskowa" Warszawa 1950.

Niejeden z czytelników marzy o tym, aby zostać sławnym lotnikiem. Książka Kożeduba będzie dla niego drogowskazem. Autor — syn małorolnego chłopa, prostymi słowami trafiającymi wprost do serca opowiada o drodze, którą przeszedł od szkolenia w aeroklubie, poprzez wojskową szkołę lotniczą i walki z wrogiem do zaszczytnego tytułu Bohatera Związku Radzieckiego. Iwan Kożedub nie operuje błyskotliwymi opisami sensacyjnych walk. Czytając „W służbie Ojczyzny" czuje się, że opisywane zdarzenia są zwyczajne i równocześnie — wielkie.

P. Elsztein — Szkoła małego lotnictwa — str. 207, cena zł 10, 50, wyd. „Prasa Wojskowa". Warszawa 1950.

Modelarstwo jest pierwszym stopniem wyszkole nia lotniczego. Coraz licz niejsze rzesze młodzieży wstępują do modelarni. Dla tej młodzieży rozpoczynającej wstępne krok szkoleniowe w lotnictwie przeznaczony jest podręcz nik pt. „Szkoła małego lot nictwa".

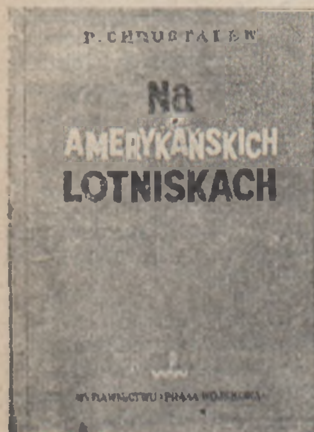
Czytelnik znajdzie w tej książce opis zajęć praktycznych modelarza na szczeblu wstępnego nauczania od prostych modeli kartonowych do szybowca przejściowego. Wielką zaletą „Szkoły" jest duża ilość ilustracji (93 ilustr + 22 tablice) objaśniających poszczególne fazy budowy modelu.

A. Wołkow — Samoloty w walce — wydanie II str. 317, cena zł 9,90, wyd „Prasa Wojskowa". Warszawa 1950. Tłum. z ros pod red. J. Przymanowskiego.

Książka Wołkowa zapozna czytelnika z historią samolotu, z jego przyjaciółmi i wrogami.

Książka ta opowiada o rozwoju najpotężniejszego lotnictwa świata — o lotnictwie Kraju Rad, o bohaterskich lotnikach radzieckich, walczących z faszystowskim grabieżcą.

Aer







41 SAMOLOTÓW KAPITANA GWARDII W. I. POPKOWA

(dokończenie)

Popkow ścigał hitlerowskiego asa. Zbliżała się już linia przednich okopów, kiedy Witalij złapał go na celownik i nacisnął spust.

Koniec!

Przeklęty, wymalowany samolot zadymił i ostro nurkując poszedł w dół.

Niemiec spadł na pasie neutralnym. Nakryła go salwa rakietowych moździerzy...

Ósmego września 1943 roku Prezydium Rady Najwyższej ZSRR nadało Popkowowi tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Jego osobisty rachunek zamykał się liczbą 24 zestrzelonych samolotów.

Toczyły się zaciekłe boje o wyzwolenie Polski. Radziecki kraj został już wyzwolony i oczyszczony od faszystów. Wojska posuwały się ciągle naprzód, odnosząc zwycięstwa nad wrogiem. Lotnictwo musiało im ciągle towarzyszyć i osłaniać, wydłużać uderzenia. Jak trudne to było! W sprzedanej Niemcom przez sanację Polsce nie było lotnisk, kraj był rozbrojony i zdławiony. Uderzał wszystkich brak warunków do obrony kraju. Nie było miejsca na bazy, na lotniska.

Polowe lotnisko eskadry rozmiękłe wskutek ulewnych deszczy nie nadawało się do użytku. Myśliwce Witalija nie mogły startować, a wojska posuwały się ciągle naprzód. Był maj 1944 roku — dni druzgocących ataków radzieckich. Lotnicy znaleźli wyjście: myśliwce zostały rozmontowane, załadowane na samochody i przerzucone na sto kilometrów do linii frontu. Tylko jedną noc trwała ta praca. Rankiem, ledwo ukazało się słońce, poderwały się z nowego już lotniska do walki.

Ludzie radzieccy nie znali przeszkód.

Zdarzały się bardzo trudne położenia, gdzie zdawało się —jedynie śmierć może być wyjściem. Zwyciężano jednak i śmierć... Chorąży Piotr Kalsin wylądował w płonącym samolocie na tyłach wroga. Chorąży Piotr Kalsin wylądował obok kolegi, zabrał go do swej maszyny, samolot jednak mocno ugrzązł w błocie. Ze wszystkich stron biegli do nich Niemcy, prażąc ogniem do radzieckich lotników.

Piotr Kalsin usiłował włączyć silnik.

Dziwny to był widok: samolot, niby postrzelony ptak, skacze po błocie. Otoskoczył, przesadził rów, znów skoczył i znów ugrzązł. Nagle skoczył ostatni raz przed samymi nosami hitlerowców, wzniósł się do góry, poleciał i znikł! Bajewski został uratowany.

Stratę każdego człowieka przeżywano głęboko: zginął wspaniały żołnierz, porucznik Aleksander Nastierkow.

Zginął, ale pamięć o nim żyła w eskadrze.

Przychodzili nowi ludzie i podejmowali sprawę tych, którzy zginęli, sprawę ich walki, ich życia.

W tej świętej wojnie sprawdzała się wielka rzecz — prawdziwy człowiek nie może być tylko dla siebie, tylko samym sobą.

Życie jest dane człowiekowi po to, aby przeżył je w imię dobra ogólnego, w imię ojczyzny.

W pułku weszło już w tradycję. każdą większą operację przeprowadzał Witalij Popkow. Był ostrzem pułku.

Jednak każde ostrze tępi się i trzeba je czasem wymieniać. Nie dotyczyło to jednak Witalija. Zawsze szczęśliwie wprowadzał pułk do walki.

Ostrze pułku nigdy się nie tępiło.

Witalij pracował, uczył się, sprawdzał, badał, szukał wciąż czegoś nowego i znajdował. Ten młody człowiek, wyróżniający się silną wolą, siłą fizyczną i siłą swych czarnych oczu przypominał szlifierza szlachetnych kamieni, który uporczywie wygładza swój diament.

Walki zbliżały się już do Berlina. Pewnego razu szóstka Witalija przykrywała szturmowce. W obrębie bombardowanego obiektu ukazały się myśliwce wroga. Było ich 18: nierówna walka. Faszyści usiłowali dosięgnąć szturmowce. Już dwóch zwaliło się w dół, nie zmniejszał się jednak ich napór. Szóstka Witalija opasała ciasnym kręgiem swe szturmowce i te prowadziły swą pracę nadal. Sześciu zaatakowało wtedy Witalija.

Walka w wirującym kręgu jest szczególnie trudna. Rzucić jednak kręgu Witalij nie mógł. Przyjął na swe barki podwójne zadanie.

Zestrzelił najbardziej zaciekłego Niemca, odbił ataki pozostałych.

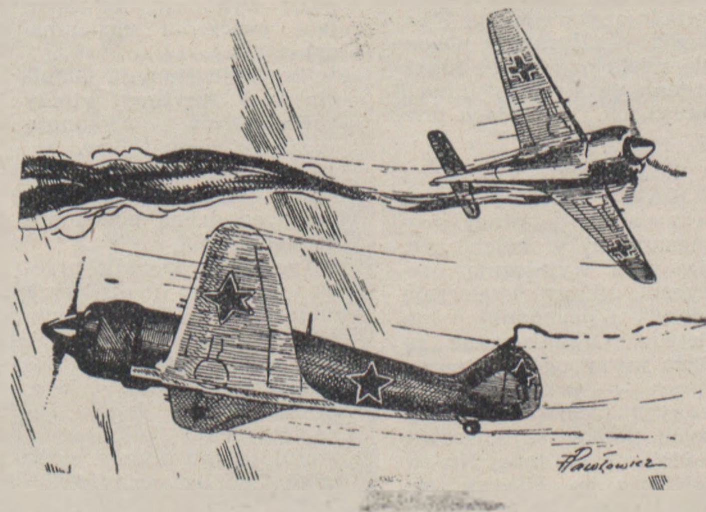
Krąg nie zachwiał swego szyku.

Wtedy rzucili się nań hitlerowcy całą grupą. Drgnął samolot Witalija i wypadł z kręgu. Wówczas rzucili się w powstałą strzelaninę. Spotkał ich teraz porucznik Sergiusz Glinkin — jeden na siedmiu. Czołowy samolot zaatakował Witalija.

Witalij miał jeszcze wysokość, postrzelony samolot był mu jeszcze posłuszny. I lotnik radziecki przyjął walkę. Witalij widział zupełnie wyraźnie: przed nim nie samolot wroga, ale mały punkt, w oka mgnieniu punkt wyrósł do wielkości dysku, a i sam dysk wkrótce się rozpłynął: dziób samolotu znalazł się w odległości zaledwie kilkunastu metrów od dziobu radzieckiego myśliwca.

I to stało się przyczyną śmierci faszysty.

Witalij wiedział, że nieprzyjaciel wyrwie do góry, ale nie będzie już mógł latać. Niemiec wyrwał, zawadził jednak o samolot Witalija, a jego maszyna, rozwalając się na kawałki runęła na ziemię. Ręce Witalija stalowym chwytem Witalija i jego maszyna, musi wytrzymać uderzenie. Wytrzymała. Pasy, którymi był przymocowany Witalij, pękły jak nitki, poszła w drzazgi osłona ka-



biny... Skrwawiony Witalij prowadził dalej samolot.

Ciężko uszkodzony samolot chwiejnie podążał ku swoim. Jak leciał i według jakich praw?

Spadł u artylerzystów.

Wracały właśnie szturmowce. Czołowy przekazywał myśliwcom meldunek o wykonaniu zadania i podziękował za przykrycie.

Sanitariuszka artylerzystów opatrywała Witalija Popkowa. Widziała jego walkę i zwycięstwo, spytała:

— Który?

— Czterdziesty — odpowiedział sennie Witalij.

•

Nadszedł długo oczekiwany, wielki dzień.

Bohater Związku Radzieckiego, kapitan gwardii Witalij Popkow, rozpoczynał ostatnią operację swego pułku, operację koronującą zwycięstwo. Pułk wspólnie z innymi, niezliczonymi pułkami szturmował Berlin, ostatni szaniec wroga.

Był ranek.

Witalij prowadził grupę „Ławoczkinów".

W dole pożary. Dymy, dymy...

Rozżarzona mgła otuliła ziemię i ciągnęła się nad nią na dziesiątki kilometrów. Wiatr szarpał jej długie kosmyki, zwijał, skręcał w olbrzymie węzły i ruch tych niesamowitych chmur przypominał morze, w którym pojawiły się nagle dziwne prądy o różnych kierunkach.

Berlin płonął.

Radziecka artyleria przeorywała ogromne miasto, jak kamienną glebę.

Samoloty nie miały tam nic do roboty: radzieckie Siły Zbrojne nie były używane przeciwko ludności cywilnej, którą zasłaniali się faszyści w Berlinie. Walki powietrzne skoncentrowały się na przedpolach Berlina.

Były to ostatnie godziny faszystowskiego lotnictwa.

Ulegała całkowitej likwidacji ostatnia lotnicza eskadra Göringa.

Radzieckim było zwycięstwo zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Śmiałym uderzeniem zaatakowały myśliwce Witalija ostatnią grupę „Focke-Wulfów". Pracy było tym razem niewiele: zestrzelono cztery samoloty, reszta uciekła bez walki. Wśród czterech zestrzelonych faszystów był i czterdziesty pierwszy zestrzelony przez Witalija Popkowa.

Czyste niebo. Dookoła — sami swoi.

Dziwnie jakoś było latać pod faszystowskim niebem, nie myśląc o niebezpieczeństwie, o wrogu... Dookoła — cicho i spokojnie świecą słoneczne promienie. Słońce, słońce!...

To było właśnie zwycięstwo.

•

24 lipca 1945 roku odbyła się w Moskwie Parada Zwycięstwa.

W zwartym szyku biorących udział w walkach pułków odbijał swój krok i pułk lotniczy, a w jego szeregach szedł Witalij Popkow — dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego. Dwa ordery Lenina dwa medale „Złotej Gwiazdy", ordery Czerwonego Sztandaru, Aleksandra Newskiego, Ojczyźnianej Wojny I i II stopnia, bojowe medale zdobiły jego pierś. Ramię przy ramieniu szli z nim jego towarzysze walk. Bohaterowie Związku Radzieckiego — Sergiusz Glinkin, Aleksander Pczołkin, Eugeniusz Jeremienko, Michał Ignatiew, Aleksander Orłow, Jerzy Bajewski — odważna szóstka.

Ojczyzna składała hołd swojej bohaterskiej armii swym bohaterskim synom.

...Skończyła się wojna trwa jednak praca.

Witalij Popkow poznaje teraz stalinowską naukę wojenną w murach Wojskowo-Lotniczej Akademii. I znów przypomina sobą szlifierza szlachetnych kamieni, który uporczywie wygładza swój diament. Siedzi oto i cierpliwie szlifuje swoje dzieło, wyostrza jego krawędzie i nowe światło, nowy blask zjawia się w ściankach jego diamentu.

Tak rośnie nauka, tak studiuje się i bada doświadczenia Wielkiej Ojczyźnianej wojny, szlifują się umiejętności stalinowskich sokołów — świadectwo wzrastającej ciągle mocy stojących niezłomnie na straży pokoju Radzieckich Sił Zbrojnych.

Opracował **K. Goździewski**

KONIEC



Jedną z najwybitniejszych lotniczek Związku Radzieckiego jest Małgorzata Raceńska. Jest ona doskonałą pilotką silnikową i doświadczoną szybowniczką. Wykonała szereg długodystansowych przelotów szybowcowych, lokując się obok Kartaszewa, Klepikowej, Sawcowa, w czołówce najlepszych pilotów wyczynowych ZSRR.

UCZYMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH DOSAW-u

Przymorski rejonowy komitet DOSAW przoduje w całym obwodzie leningradzkim. Swoje czołowe miejsce zawdzięcza przede wszystkim planowo i systematycznie zorganizowanej pracy na wszystkich odcinkach. Praca organizacji opiera się na aktywie, składającym się z entuzjastów sportu spadochronowego. Są to przeważnie robotnicy, całą duszą oddani sprawie rozwoju lotnictwa radzieckiego.

Propaganda wiedzy lotniczej i sportu lotniczego rozwija się w powiecie coraz lepiej. W ciągu ostatnich dwóch miesięcy powiatowy komitet DOSAW przy pomocy powiatowej organizacji partyjnej zorganizował ponad 40 odczytów i pogadanek na tematy lotnicze dla szerokich mas pracujących. Organizowane są także spotkania z lotnikami, uczestnikami Wielkiej Wojny Ojczyźnianej.

W poszczególnych komórkach organizacyjnych DOSAW istnieją specjalne świetlice, zaopatrzone w modele samolotów i szybowców, bogate zbiory zdjęć, literaturę fachową, tablice, wykresy itp. Przeprowadzane są systematycznie pogadanki na tematy lotnicze, które zaznajamiają słuchaczy z historią i rozwojem lotnictwa radzieckiego.

W wielu zakładach pracy pracują kółka DOSAW, przygotowujące specjalistów z różnych dziedzin lotnictwa. W szkole przysposobienia przemysłowego przy jednej z fabryk grupa członków DOSAW opanowała zawód mechaników lotniczych. Kółkiem tym kierował doświadczony mechanik i pedagog — Burakow. Obecnie wiele podobnych kółek organizuje się przy innych fabrykach i zakładach pracy.

Powiatowy komitet DOSAW ogromną wagę przywiązuje do pracy propagandowej w kołchozach. Na wieś wyjeżdżają prelegenci, którzy wygłaszają odczyty i pogadanki o lotnictwie. Organizowane są także kursy ogólnolotnicze, kursy — przygotowujące różnych specjalistów lotniczych, kółka szybowcowe, modelarskie i inne. Np. w kołchozie im. Kirowa zorganizowano kurs układania spadochronów, prowadzony przez zdemobilizowanego lotnika Gonłukowa.

Cała praca komitetu powiatowego prowadzona jest ściśle według z góry ułożonego planu. Każdy z członków komitetu ma powierzony określony odcinek pracy i wykonuje konkretne zadania. Tak zorganizowana praca zapewnia szybki i wszechstronny rozwój terenowych organizacji DOSAW.

Przymorska organizacja DOSAW rośnie z każdym dniem. W czasie ostatnich kilku miesięcy ilość kół wzrosła dwukrotnie, a szeregi członków organizacji — półtora raza. Obecnie komitet rejonowy pracuje nad uruchomieniem dwóch nowych sekcji: propagandy i modelarstwa.

Decydującą rolę w tak pięknym rozwoju przymorskiej organizacji DOSAW odgrywa planowo zorganizowana praca, wzorowe kierownictwo i pełen poświęcenia i oddania wkład wszystkich członków komitetu w dzieło szerzenia wiedzy lotniczej.

el.

DOSAW SZKOLI PILOTÓW

KAZAŃ

W kazańskim aeroklubie DOSAW — uroczysty i pamiętny dzień: członkowie aeroklubu — uczestnicy kursów pilotażu zdają egzaminy na licencję pilota silnikowego.

Pierwszy wznosi się w powietrze samolot pilotowany przez komsomolca J. Tyczynina, ślusarza jednej z fabryk kazańskich. Samolot nabiera szybkości, wykręca nad lotniskiem beczkę i wychodzi w górę, gdzie wykonuje obowiązujące ćwiczenia egzaminacyjne.

Po chwili startują Glautdinow i Abyzow, którzy równocześnie wykonują skomplikowane figury.

Czas przeznaczony na egzamin kończy się. Maszyny jedna za drugą podchodzą do lądowania.

Tyczynin raportuje przewodniczącemu komisji egzaminacyjnej: „Zadanie wykonane. Proszę o uwagi". Przewodniczący komisji doświadczony lotnik Jaroszenko mocno ściska rękę młodemu pilotowi i gratuluje mu zdania egzaminu. Celujące oceny otrzymało oprócz Tyczynina; jeszcze czterech pilotów.

ULIANOWSK

Przygotowania do egzaminów na licencję pilota szybowcowego w ulianowskim aeroklubie DOSAW były bardzo sumienne i staranne, to też wyniki egzaminów wypadły pomyślnie. Średnia ocena uzyskana przez pilotów na egzaminie wyniosła 4,6. Egzaminy z techniki pilotażu na szybowcach typu „A-2" wykazały bardzo dobre przygotowanie pilotów.

Sukces ten osiągnięty został dzięki pełnej poświęcenia pracy instruktorów, którzy starannie przygotowali pilotów do egzaminów.

ROSTÓW N/DONEM

Dobrze wypadły egzaminy z pilotażu w aeroklubie rostowskim. 75% pilotów zdało z wynikiem bardzo dobrym, a reszta z wynikiem dobrym.

Jest to wielką zasługą instruktorów i wykładowców aeroklubu, którzy niestrudzenie uczyli i wychowywali przyszłych pilotów, przekazując im całą swoją wiedzę i doświadczenie. W trakcie zajęć wydatnie pomagali słabszym, przeprowadzając dla nich dodatkowe lekcje, ćwiczenia i seminaria.

Przed egzaminem piloci zainicjowali socjalistyczne współzawodnictwo w nauce i podjęli zobowiązanie, że wynik egzaminu z teorii i praktyki lotów nie będzie oceniony niżej, jak — dobrze. Zobowiązanie to wykonali z honorem.

man

Z ŻYCIA DOSAW

W Akmolińsku zostanie w najbliższym czasie otwarte nowe laboratorium modelarskie. Urządzeniem laboratorium zajmuje się miejscowy komitet DOSAW.

* * *

Na zakończenie kursu szybowcowego w witebskim aeroklubie DOSAW-u zorganizowano wieczór poświęcony promocji grupy pilotów szybowcowych.

Po uroczystości wręczenia dyplomów absolwentom kursu, wygłoszony został referat o K. Ciołkowskim, po czym odbył się wielki koncert.

* * *

W obwodzie taszauzkim (Turkmeńska SRR) świetnie pracują kółka modelarzy. Już od trzech lat modelarze taszauzcy uczestniczą w republikańskich zawodach modeli latających. W roku 1950 osiągnęli oni w tych zawodach doskonałe wyniki.

Kółka modelarskie, kierowane przez specjalnych instruktorów, pracują prawie we wszystkich szkołach Taszauzu. Obecnie młodzi modelarze budują nowe modele i robią zmiany konstrukcyjne w modelach które wykazały się już uprzednio dobrymi wynikami.

* * *

Iwanowski aeroklub DOSAW-u wzorowo zorganizował w roku bieżącym kurs spadochroniarski. Nauka na kursie prowadzona była przez doświadczonych instruktorów i stała na wysokim poziomie.

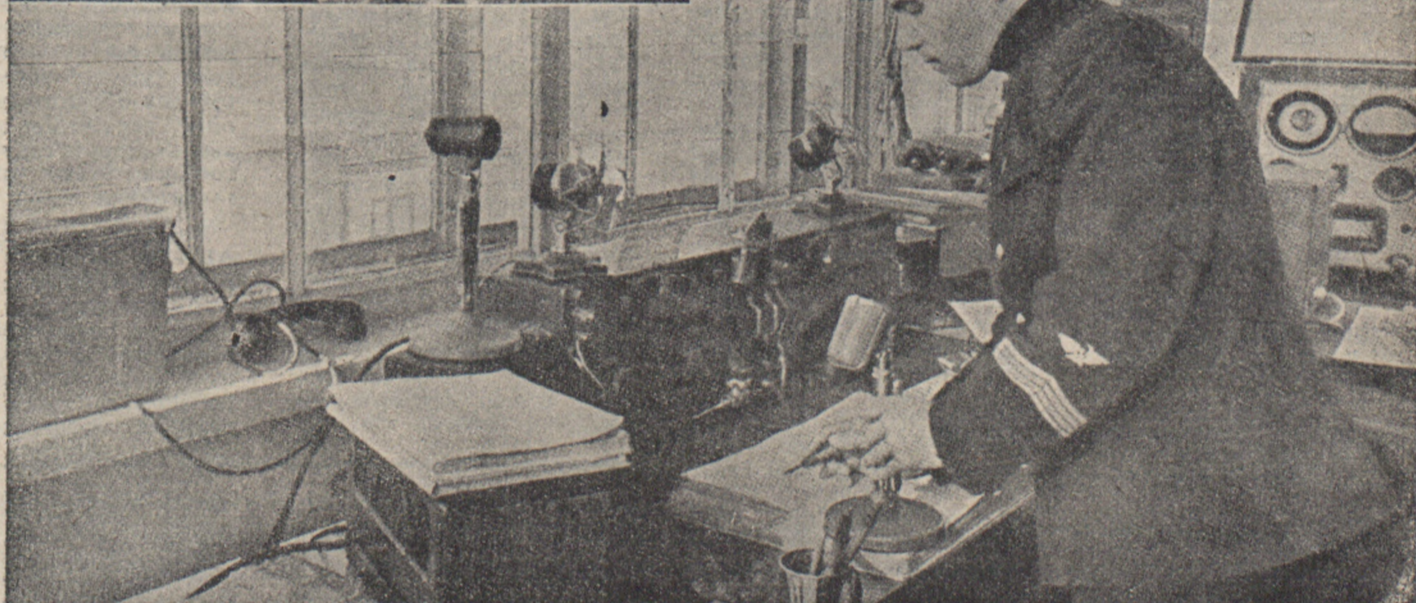
Na zakończenie kursu odbyły się wewnętrzno-klubowe zawody, które wykazały dobre przygotowanie techniczne i wysoką klasę spadochroniarzy. Szczególnie wyróżnił się w zawodach Wiaczesław Niefiediew, który zdobył mistrzostwo klubu na rok 1950

ZA 5 MINUT— START DO SOCZI!

Łączna długość linii komunikacyjnych „Aerofłotu“ przekracza dziś 200 000 km. Ten wspaniały pokojowy rozwój zawdzięcza lotnictwo cywilne osobistej opiece Generalissimusa Stalina, Rządu i Partii. Samoloty Aerofłotu docierają do najodleglejszych zakątków







ZSRR, przewożąc pocztę, towary i pasażerów. Łączny ciężar przewiezionych towarów przekracza cyfrę pół miliona ton. Na zdjęciach: Na liniach Aerofłotu latają obecnie najnowocześniejsze maszyny konstrukcji radzieckiej. Świetnie wyszkoleni piloci i doskonały sprzęt są gwarancją bezpieczeństwa i regularności komunikacji lotniczej ZSRR. Zdjęcie z prawej: Z lotniska centralnego Tuszyno pod Moskwą startuje codziennie setki samolotów przewożąc robotników i chłopów do pracy i na wypoczynek. Oto właśnie studentka Moskiewskiego Instytutu Medycznego, Nina Pawłowa, przed odlotem do Soczi nadaje swój bagaż. W tym samym momencie kierownik punktu dyspozycyjnego (u dołu) wydaje polecenie pilotowi samolotu podkołowania na start. (zdjęcie z lewej). Ostatnie formalności oraz wskazówki i — start do Soczi.

LATAMY CORAZ LEPIEJ

Coraz radośniejsze staje się nasze życie. Każdy dzień przynosi nam coraz to nowe sukcesy. Pierwszy rok Wielkiego Planu Sześcioletniego — planu budowy podstaw socjalizmu, zmienił wiele w naszym kraju. Coraz wydajniej i sprawniej pracuje polski robotnik, coraz więcej węgla wydobywa polski górnik, coraz większe i lepsze plony zbiera polski chłop. Masy pracujące Polski na czele z klasą robotniczą, korzystając z przebogatej skarbnicy doświadczeń Związku Radzieckiego odnoszą ogromne sukcesy zarówno na polu gospodarczym, politycznym jak i kulturalnym. Pod przewodnictwem przodującego oddziału naszej klasy robotniczej — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej kroczymy pewnie i zwycięsko ku lepszemu jutru, umacniając codzienną wytężoną pracą światowy obóz pokoju.

Jeszcze nigdy w historii naszego narodu Polska nie przeżywała tak wielkich, radosnych dni. Osiągnięcia nasze są duże. Nie wolno nam jednak stać w miejscu — tempo naszego marszu w lepsze jutro musi z każdym dniem wzrastać — coraz więcej musimy wkładać wysiłku, by udaremnić zakusy imperialistycznych podżegaczy wojennych, by razem z masami pracującymi świata ze Związkiem Radzieckim na czele zwycięsko walczyć o pokój.

W wielkim wysiłku mas pracujących naszego kraju — w walce o pokój, nie braknie również i lotników sportowych LL. Chociaż lotnictwo sportowe Ligi Lotniczej stanowi zaledwie mały wycinek w skali ogólnokrajowej, to jednak sukcesy nasze na tym polu są poważne.

Właśnie dziś, kiedy kończymy pierwszy rok Sześciolatki, kiedy polska klasa robotnicza składa ludowemu państwu meldunki z wykonania i przekroczenia pierwszego planu i swych zobowiązań produkcyjnych, pora, abyśmy i my przedstawili kolegom-pilotom, członkom Aeroklubów Ligi Lotniczej i całemu społeczeństwu wyniki pracy lotnictwa sportowego LL w roku bieżącym.

W roku 1950 aerokluby rozpoczęły pracę w ramach nowej, potężnej organizacji społecznej — Lidze Lotniczej. Reorganizacja jaka się dokonała na terenie lotnictwa przyniosła ogromne korzyści aeroklubom. Rzesze pilotów sportowych związanych już organicznie z jedną organizacją, włączyły się jeszcze aktywniej do wydajnej pracy mającej na celu podniesienie dotychczasowego poziomu lotnictwa sportowego. Zapoczątkowane jeszcze w roku 1949 socjalistyczne metody, tempo i styl pracy, znalazły w tym roku nowy wyraz w postaci Eskadr Sześciolatki, które biorąc wzór z klasy robotniczej przyniosły na teren lotnictwa sportowego nowe formy współzawodnictwa — współzawodnictwa długofalowego. Eskadry w poważnym stopniu przyczyniły się do wzrostu aktywności w pracy poszczególnych członków klubów i przejścia z „latania na czas" do konkretnej pracy szkoleniowej — doskonalenia zarówno teoretycznego jak i praktycznego.

Ze względu na objętość artykułu sprawozdanie, które podajemy niżej nie daje pełnego obrazu tegorocznej pracy klubów. Do analizy pracy ALL-ów w roku 1950 powracać jeszcze będziemy stale w roku przyszłym. Tu ograniczymy się tylko do podania krótkich danych opartych na zestawieniach cyfrowych, ilustrujących jednak najwymowniej sukcesy lotnictwa sportowego Ligi Lotniczej w pierwszym roku Lotniczej Sześciolatki. Bez wątpienia, że oprócz sukcesów musimy zanotować jeszcze wiele błędów i niedociągnięć w pracy Aeroklubów LL. Braków tych nie będziemy zaciemniać, a omówimy je przy analizie poszczególnych zagadnień naszej pracy z całą wyrazistością, tak by uniknąć ich w przyszłym roku.

Lotnictwo silnikowe

W roku bieżącym wprowadzono nowy program szkoleniowy dający ogromne pole do popisu pilnym i pracowitym pilotom. W rezultacie wprowadzenia nowego programu szkoleniowego wzrosły w porównaniu z rokiem ubiegłym w znacznym stopniu kwalifikacje pilotów klubowych, o czym świadczy następujące procentowe zestawienie ilości wydanych uprawnień (dla Aeroklubów LL rok 1949 przyjmujemy za 100%).

1. Licencje pilota turystycznego — 130%.
2. Uprawnienia do holowania szybowców — 312%.
3. Uprawnienia do lądowań w przygodnym terenie — 250%.
4. Uprawnienia do wykonywania akrobacji — 100%.
5. Uprawnienia do lotów nocnych — 700%.

Wzrosła również przy zaostrzonych wymaganiach średnia ocena z egzaminów na licencje i uprawnienia. Podniósł się odsetek zdających z wynikiem pozytywnym.

Popatrzmy teraz, jak wygląda zestawienie ilości startów i czas lotów w porównaniu z rokiem ubiegłym (rok 1949 — 100%).

Zestawienie wskazuje, że lotnictwo silnikowe Aeroklubów Ligi Lotniczej wykonało tegoroczny plan pod względem ilości startów w 118%, pod względem czasu lotów w 166%. Patrząc jednak na tabelkę zauważymy, że tak w jednej jak i w drugiej pozycji przeważa wzrost ilości lotów usługowych (hol, zlecone). Stan taki wskazuje wyraźnie na fakt, iż w niedostatecznym stopniu kładziono w klubach nacisk na podnoszenie kwalifikacji pilotów. Żywiołowy rozwój szybownictwa i atrakcyjności jego zadań przeważyły szalę na korzyść sportu szybowcowego.



Aleksander Pawlikiewicz z Wrocławskiego ALL zdobył złotą odznakę osiągając wysokość 5 800 m

Charakterystyczny i najbardziej obrazujący niedostateczną jeszcze pracę szkoleniową silnikowców jest niski procent uczęszczania pilotów na treningi w klubie. Na 100% pilotów tylko 53% trenowało regularnie. 27% nieregularnie, 20% natomiast w ogóle nie trenowało w tym roku. Te 20% „martwych dusz" to niepotrzebny balast dla klubów i z faktu tego trzeba będzie wyciągnąć odpowiednie wnioski.

Statystyka wykazuje, że młodzi piloci latali w roku bieżącym znacznie intensywniej i posiadają już zdecydowaną przewagę nad starymi. Niepokojący jest jednak fakt, że 20% spośród tych młodych pilotów nie uczęszczało na treningi regularnie, motywując to specyficznymi warunkami pracy lub nauki — brakiem czasu.

Najlepsi piloci silnikowi ALL-ów wzięli w tym roku po raz pierwszy udział w dwu poważnych akcjach na rzecz naszej gospodarki narodowej wykonując pomyślnie postawione przez państwo zadania. W akcji opylania lasów wylatano

Zestawienie ilości startów i czasu lotów w porównaniu z rokiem 1949

L.p.	Rodzaj lotów	Ilość startów	czas lotów
1	Loty treningowe	101%	143%
2	Holowanie szybowców	345%	445%
3	Loty zlecone (sanitarne, propagandowe)	142%	185%
	Razem:	118%	166%



Pil. Jacek Figwer ze Śląskiego ALL, jeden z czołowych pilotów lotnictwa sportowego Ligi Lotniczej.

Foto: Urbanowicz

ogółem 327 godzin i 12 minut, w zwalczaniu stonki ziemniaczanej wylatano 147 godzin.

Poza tym piloci silnikowi brali udział w Eliminacyjnych Silnikowych Zawodach Lotniczych, Regionalnych Silnikowych Zawodach Lotniczych, Gwiaździstym Zlocie Pokoju, Święcie Lotnictwa oraz XI KZL, wykonując w 100% postawione im zadania.

SZYBOWNICTWO

Piękne sukcesy osiągnął sport. Pierwszy rok Lotniczej Sześciolatki przyniósł nam wyniki nie notowane dotychczas w historii polskiego szybownictwa. O ile w latach ubiegłych Aerokluby odegrały w rozwoju szybownictwa stosunkowo małą rolę, a główną domeną szkolenia, wyczynów i bicia rekordów był Żar, o tyle w roku bieżącym sytuacja na odcinku szkolenia szybowcowego zmieniła się radykalnie. Aerokluby Ligi Lotniczej stały się głównymi ośrodkami masowego rozwoju szybownictwa.

Pil. Wiliński Edmund osiągnął w tym roku szereg dobrych wyczynów szybowcowych, które postawiły go w grupie najlepszych.

Foto: Urbanowicz



Ogólnie Aerokluby LL wykonały tegoroczny plan szkolenia szybowcowego w 262%, co w porównaniu z rokiem 1949 wynosi 549%. W stosunku do roku ubiegłego średnia wygląda następująco:

Czas startu wynosi 143%, nalot na 1 pilota wynosi 181%, średnia startów na pilota — 159%, średnia km przelotu na pilota — 1600%, średnia wysokości na pilota — 660% (100% — 1949 rok). Jak więc widzimy wzrost bardzo wysoki.

Długość na przykład przelotów w stosunku do 1939 roku wzrosła o 53%, w stosunku do 1949 roku wzrosła o 2 080%. Ilość uzyskanych srebrnych odznak szybowcowych wynosi w porównaniu z 1939 rokiem 205%, a w porównaniu z 1949 rokiem — 500%. Przed wojną, np. w latach od 1935 do 1939 polscy piloci zdobyli ogółem 225 srebrnych odznak szybowcowych — po wojnie ogółem 166, z czego 117 w samym tylko roku 1950 (tyle zostało dotychczas zatwierdzonych). Nic tu chyba więcej dodawać nie potrzeba. Cyfry mówią same za siebie.

Do chwili obecnej nasi piloci szybowcowi uzyskali w tym roku 6 złotych odznak szybowcowych — razem 9 w Polsce oraz 19 warunków do tejże odznaki. Polak jako pierwszy (T. Góra) na świecie zdobył złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami, trzej inni piloci uzyskali po jednym diamencie.

W Aeroklubach LL wykonano w tym roku 20 przelotów ponad 300 km (wśród tych wiele docelówek), w tym dwa ponad 400 km oraz 4 wysokości ponad 3 000 m.

Rekordy szybowcowe ustalone w tym roku omówimy oddzielnie.

Powyżej podajemy tabelkę ilustrującą szczegółowe wykonanie planu szybowcowego w roku 1950.

Wykonanie planu szybowcowego

L.p.	Wyszczególnienie pozycji	% wykonania w stosunku do 1949 r. (rok 1949 — 100%)	% wykon. planu w w 1950 r.
1	Ilość lotów	156	—
2	Czas lotów ogólny	200	141
3	Uzyskano III stopni wyszkolenia	232	176
4	Uzyskano IV stopni wyszkolenia	400	—
5	Wyszkolono w lotach holowanych	407	389
6	Uzyskano srebrnych odznak szyb.	500	288
7	Wyszkolono w lotach ślepych	556	178
8	Wyszkolono w lotach akrobacyjnych	420	—
9	Wyszkolono w lotach na motoszyb.	680	—
10	Wyszkolono w lotach z pasażerem	435	—
11	Suma km przelotów	1830	172
12	Liczba wysokości ponad 1 000 m	675	335
13	Suma wysokości ponad 1 000 m	730	428
14	Liczba lotów ponad 5 godzin	512	256
15	Suma lotów ponad 5 godzin	432	254

Uwaga — puste miejsca w tabeli w pozycji drugiej zaznaczone kreską poziomą oznaczają, że te pozycje nie zostały objęte planem na rok 1950.

Dzięki usystematyzowaniu metod pracy podniósł się w klubach znacznie poziom wyszkolenia. Znikła kategoria pilotów I stopnia, a zwiększył się procent wyczynowców. Zmiany te ilustruje tabelka procentowego składu szybowników w aeroklubach:

A teraz na zakończenie przydługiego może cyfrowego bilansu Aeroklubów Ligi Lotniczej podajemy

Wyniki Żaru

W roku 1950. Oto procenty wykonania planu w stosunku do roku ubiegłego: trenowało pilotów — 144%, wykonano startów — 106%, czas lotów — 117%, średni czas 1 lotu — 110%, liczba przelotów — 326, łączna długość km przelotów — 385%, średnia odległość km przelotów — 116% oraz średnia długość przelotów na 1 pilota — 265%.

Bilansem tym kończymy pierwszy rok Lotniczej Sześciolatki, który przyniósł nam niemało sukcesów w pracy nad rozbudową naszego lotnictwa sportowego Ligi Lotniczej, a że w pracy tej były i braki, nie omieszkamy napisać w następnych numerach.

Tymczasem z poczuciem spełnionego obowiązku żegnamy rok stary i wkraczamy w nowy — drugi rok Lotniczej Sześciolatki.

Procentowy skład pilotów szybowcowych w latach 1948-1949 i 1950

Stopień wyszkolenia	1948 r.	1949 r.	1950 r.
I stopień	10%	5%	0%
II stopień	68%	72%	69%
III stopień	19%	17%	23%
IV stopień	3%	6%	8%

18.000 m na fali

(17)

JANUSZ PRZYMANOWSKI

— Skoro tak chcesz... Rzeczywiście warto odpocząć...

Przekazał Hance aparaturę i notatkę z długością fal stacji i godzinami nadawania, pokręcił się jeszcze chwilę niezdecydowany i w końcu wyszedł.

Słyszała powolny, oddalający się stuk jego butów na kamiennych schodach, a potem stuknięcie zamykanych drzwi.

Przysunęła fotel do aparatu, założyła słuchawki na uszy i poruszyła lekko gałkami radiostacji. Przypłynął do niej gwar życia dalekiego świata: stukot sygnałów okrętowych płynących przez Lodowaty Ocean, melodyjny przyśpiew wywoławczych haseł lotnisk i cichy głos jakiegoś amatora — krótkofalowca z Nankinu. W tej masie dźwięków niesionych przez fale radiowe wokół ziemskiego globu miała odszukać tę właśnie jedną słabiutką radiostację pokładową, której na imię „Halniak", na której pracuje Janek...

Regularnie co pół godziny rzucała w eter wezwanie:

— Halniak, Halniak! Ja Góral! Ja Góral! Czy mnie słyszycie? Ja Góral. Odbiór...

Przekręcała szybko czarną gałkę i nasłuchiwała. Odpowiadała jej jednak tylko cisza.

Około dwunastej złapała aeroklub Kijów. Dyżurny radiotelegrafista powoli i wyraźnie przekazywał komuś wiadomość:

— ...11 czasow 32 minuty planior „Halniak" proletiel siewiernieje mysa Tarchankut po kursie 285° i udalilsia w morie. *

Nad morze... Hanka znowu poczuła jak niewidzialna ręka ściska jej serce.

* * *

Swit zastał Janka walczącego o każdy metr wznoszenia w okolicach Kiszyniowa. Miał jeszcze ponad cztery tysiące, ale pogoda psuła się wyraźnie. Jedyną nadzieją był widoczny na horyzoncie ciemny walec chmur nadciągającej z południowego-zachodu burzy.

Czarek ze zmarszczonymi brwiami obliczał możliwości dotarcia do Wysokiej i oceniał swoje własne siły. Myślał powoli, z trudem, gdyż zmęczony bezsennością i pracą mózg opóźniał obliczenia i utrudniał wyciągnięcie wniosków.



Rezultat jednak stale wypadał ten sam: jeśli front burzy jest dość długi i silny, to lecąc wzdłuż niego dotrze do granicy, a stamtąd już na pewno uda się przedostać do Wysokiej. Na razie jednak nic nie wie o sile i obszarze nadciągającej burzy, a poza tym na taki lot można się decydować tylko w pełni sił. Teraz po przeszło 38 godzinach lotu...

Poruszył się lekko i tępy ból przeszył mu mięśnie. Ręka leżąca na drążku zdawała się być ciężka jak ołów. Prawą stopę chwytał kurcz. Ciężkie powieki opadały mimo woli na oczy, jak gdyby zasypane piaskiem.

— Teraz już chyba mam prawo lądować — pomyślał. — Rekord wysokości i taki przelot też coś znaczy...

Zaciął zęby i ze zdumieniem spostrzegł, że dalekie czarne chmury zasłaniają już prawie pół horyzontu. Z wysokości swego lotu wyraźnie zobaczył kłębiący się na czole walec burzowy.

Nagle w słuchawkach, niespodziewanie wyraźnie rozległ się znajomy głos.

— Halniak! Ja Góral! Ja Góral! Czy mnie słyszysz? Ja Góral. Przechodzę na...

Ostry błysk za szybą limuzynki, głośny trzask i w słuchawkach zrobiło się zupełnie cicho. Janek gorączkowo począł kręcić gałkami aparatu, ale jego początkowe przypuszczenie było słuszne: wyładowania burzowe uszkodziły aparat.

Jedno jest pewne: słyszał głos Hanki. Hanka dyżurowała przy radiostacji. A tam wokół niej koledzy, Łatyń. Przed oczyma przebiegły mu znajome twarze i na chwilę zobaczył, jak gdyby dużą plastyczną mapę obramowaną Karpatami, Nysą i Odrą, Bałtykiem i Bugiem. Tam czeka na niego kraj. Czekają na rekord, ufają mu. Czy lekko i łatwo było żołnierzom na froncie, robotnikom w fabrykach, kopalniach i hutach, gdy w pierwszych, ciężkich powojennych latach robili wykopy pod fundamenty socjalistycznej Polski?

Czarek zdecydował. Zacisnął zęby i zwiększając szybkość począł schodzić na czoło burzy. Coraz częściej błyskawice przecinały ciemne kłębowisko chmur. „Halniak" zatańczył jak piórko, kładąc się raz po raz na skrzydła, przepadając i wyskakując do góry, jak korek.

Na czoło Czarka wystąpiły sinawe żyły. Zsunął niepotrzebny już hełm ze słuchawkami i lewą ręką odgarnął z czoła kosmyki spoconych włosów.

ROZDZIAŁ XIV

Na tarasie „Meteo"

Jak ciążą nie zdejmowane prawie od szesnastu godzin słuchawki radiowe. Jak ciężkie są powieki zlepionych bezsennością oczu.

Hanka naturalnie nie obudziła Rejskiego i uparła się odsyłając radiotelegrafistę, że ona sama będzie dyżurować w dalszym ciągu. Młody chłopak obsługujący radiostację długo nie chciał się zgodzić, ale w końcu odszedł stwierdzając stanowczo, że najpóźniej o dwunastej on jednak sam obejmie dyżur.

Rzuciła okiem na zegar. Już pięć po dwunastej, a punktualnego zazwyczaj radiotelegrafisty nie ma. W ogóle od paru godzin wszyscy jak gdyby o niej zapomnieli. Widocznie są zajęci na starcie lub zjechali na dół do tych samolotów, które przyleciały dwie godziny temu.

— Tak zupełnie jakby zapomnieli o Janku — pomyślała z urazą. — A on przecież gdzieś tam daleko, albo walczy z wiatrem, czy burzą, albo już gdzieś wylądował, albo...

* ...o godzinie 11 minut 32 szybowiec „Halniak" przeleciał na północ od przylądka Tarchankut na kursie 285° i oddalił się na morze...

O tym ostatnim „albo" zabroniła sobie myśleć. Wydało jej się nagle, że słyszy w słuchawkach swoje imię. Nie, to widocznie ze zmęczenia tak jej się wydaje.

— Hanka! Kowalewska!

Tym razem głos był zupełnie wyraźny i nie pochodził ze słuchawek. Zniechęconym ruchem zdjęła je i podeszła do otwartego okna...

Od wyciągu biegł Saniak i krzyczał na całe gardło. Gdy zobaczył ją w oknie zatrzymał się i zawołał:

— Czegoż ty tu siedzisz. Przed chwilą przyleciał Gorecz. Spotkał Janka koło Krosna. On za chwilę tu będzie. Biegnij, jedziemy na dół.

Gorąca fala radości objęła Hankę. Poczuła jak krew uderza jej do głowy i czerwienieją jej policzki. Rzuciła się do drzwi, zbiegła po schodach i nie zwalniając tempa pobiegła do wyciągu.

Gdy zeskoczyli z wagonika na lotnisko, Zbyszek bez słowa wyciągnął rękę i pokazał jej niebo. W ostrym locie nurkowym od wschodu nadlatywał „Halniak".

Biegnąc do „Halniaka" Hanka widziała kątem oka jak pędem rzucili się do szybowca ludzie stojący na starcie. Hanka dopadła pierwsza. Janek siedział nieruchomo z głową odrzuconą w tył.

Gdy mechanicy odkręcili z zewnątrz kabinę otworzył oczy i wyciągnął ręce.

— Gdyby... nie twój głos — powiedział chrapliwie— byłbym lądował... pod Kiszyniowem...

Odpięli Czarkowi pasy, spadochron i pomogli wyjąć z kabiny. Ściskano mu ręce, gratulowano zwycięstwa.

Hanka stała z boku i powtarzała szeptem:

— Udało się... udało się...

— Co się udało? — usłyszała znajomy niski głos.

Dopiero w tej chwili zauważyła, że stoi obok niej Białak.

— Wy przecież wiecie towarzyszu sekretarzu — odpowiedziała cicho. — Sami mówiliście. Przecież ten płyn... po 48 godzinach.

— Płyn? — zdziwił się Białak. — Ach racja, przecież wy nie byliście do końca zebrania. Złe macie pojęcie o pracy naszych władz bezpieczeństwa Kowalewska. Ci bandyci smarowali skrzydła starego „Halniaka". Podstawiliśmy specjalnie. A ten jest nietknięty. Jak mogliście przypuszczać?

Hanka bez słowa schwyciła go za ręce i uścisnęła je mocno.

Niebo na horyzoncie było jeszcze czerwone od słonecznych promieni, ale na tarasie Meteo panował już zmrok. Od czasu do czasu rozżarzające się ogniki papierosów wyrywały z mroku zarysy twarzy, Białaka, Łatynia, instruktora Gorecza. Obok również wyciągnięci na leżakach siedzieli Luciec, Saniak i Rejski. Hanka przysiadła na futrzanej kurtce obok leżaka opowiadającego Janka.

— ...Ciężko było w burzy. Rzucało jak diabli. Ale na jej czole przeszedłem granicę koło Sanoka. Potem chmury rozeszły się i wiatr ustał No i prawie już nie ma o czym mówić: z czterech tysięcy w locie ślizgowym doszedłem do Wysokiej bez żadnych trudności — zakończył swe opowiadanie.

Chwilę trwała cisza.

— Ja jeszcze parę słów chcę wam powiedzieć — zwolna, jakby z namysłem począł znowu mówić Czarek. — Widzicie ten przelot nauczył mnie wiele. Wiem, że nie byłby możliwy bez pracy inżynierów, warsztatowców, bez czujności członków partii w NIS-ie i pracy naszych władz bezpieczeństwa. Nie byłby możliwy bez pracy całego kolektywu, bez doświadczeń zdobytych przez Stacha i Zbyszka Nie byłby możliwy, gdyby nie wychowała mnie zetempowska organizacja i nie wyszkoliła Liga Lotnicza. Wreszcie czym byłbym ja. syn warszawskiego murarza, gdyby nie nasza socjalistyczna ojczyzna.

Znowu przerwał, układając myśli w słowa.

— W czasie tego przelotu odczuwałem potęgę umysłu wolnego człowieka, wychowanego przez nasz ustrój. Widziałem ziemię, na której rodzi się wśród zielonych pasów leśnych stworzonych stalinowskim planem, wśród hut, kopalń, miast i wsi wyrosłych w stalinowskich pięciolatkach, nowe, jeszcze szczęśliwsze życie — komunizm.

Janek poczuł na swym ramieniu rękę Hanki. W milczeniu nakrył ją swoją dłonią.

KONIEC

ZMP-owcy DO PRACY W LOTNICTWIE

Zbliżają się dla Ligi Lotniczej dni wielkiej wagi — wybory do Zarządów Kół, a potem — Oddziałów Powiatowych i Miejskich oraz Okręgów Wojewódzkich. Każdy członek LL powinien jasno zdawać sobie sprawę z tego, że od sprawnego przeprowadzenia wyborów i od ich wyników — zależeć będzie jakość i tempo lotniczej pracy w roku 1951, drugim roku lotniczej sześciolatki.

Wybory w r. 1951 będą drugimi z kolei wyborami, przeprowadzanymi w ramach naszej młodej, ale szybko rozwijającej się organizacji, obejmującej dziś swym zasięgiem całokształt spraw popularyzacji lotniczej, szkolenia kadr młodych pilotów i udziału mas członkowskich LL w aktywnej pracy na rzecz gospodarki narodowej.

Akcja wyborcza postępować będzie stopniowo: w styczniu odbędą się wybory nowych Zarządów w Kołach, w lutym — wybory Zarządów Oddziałów Powiatowych i Miejskich, w marcu — wybory Zarządów Wojewódzkich LL. Terminarz wyborów na poszczególnych stopniach organizacyjnych ustalony i zatwierdzony został uchwałą Zarządu Głównego LL.

Masy członkowskie LL będą reprezentowane na wyborach większą. niż poprzednio. ilością delegatów. Ilość ich zależeć będzie od ilości członków Koła LL Przykładowo przedstawiać się to będzie w ten sposób, że jeden delegat na zjeździe powiatowym będzie reprezentował Koło, liczące 20 członków lub mniej, zaś Koło liczące ponad 20 członków reprezentowane będzie na zjeździe większą ilością delegatów, jednak nie większą, niż 5.

Podobnie jak na zjazdach powiatowych, przedstawiać się będzie sprawa reprezentacji Oddziałów na zjazdach okręgowych. Tu jeden delegat będzie reprezentował 300 członków LL z terenu Oddziału. Ilość delegatów z powiatu będzie większa, gdy liczba członków LL na terenie Oddziału przewyższy 300 osób. jednak nie może przekraczać 5 osób ogółem

Zwiększona ilość delegatów. reprezentujących członków LL z powiatów — powinna przyczynić się do nadania pracy ligowej w Oddziałach Powiatowych i Miejskich znacznie większego życia, wyrwać je z martwoty i zastoju i skierować na tory aktywnej działalności.

Wybory nowych zarządów — szczególnie zarządów Kół LL — mają wielkie. podstawowe znaczenie Muszą być one przeprowadzone na terenie całego kraju, powinny przybrać charakter masowej, ogólnopolskiej akcji.

Aby działalność Ligi Lotniczej stanęła na odpowiednim poziomie w roku bieżącym — do władz Kół i Oddziałów LL muszą wejść ludzie, którzy potrafią zagwarantować poprowadzenie lotniczej pracy w sposób jak najbardziej energiczny i sprężysty.

Wybory muszą wciągnąć do pracy w Lidze Lotniczej ludzi, którzy potrafią zbliżyć do lotnictwa ludność wiejską i miejską, robotników, chłopów pracujących, a przede wszystkim — masy młodzieży robotniczej i chłopskiej. Właśnie wybory muszą otworzyć młodzieży szeroką drogę do lotnictwa.

Dlatego też we władzach każdego Koła LL powinni się znaleźć w pierwszym rzędzie młodzi ZMP-owcy, synowie robotników i chłopów, ludzie — którzy swą dyscypliną, zapałem i entuzjazmem do aktywnej pracy zagwarantują wypełnienie zadań, powierzonych im przez wyborców.

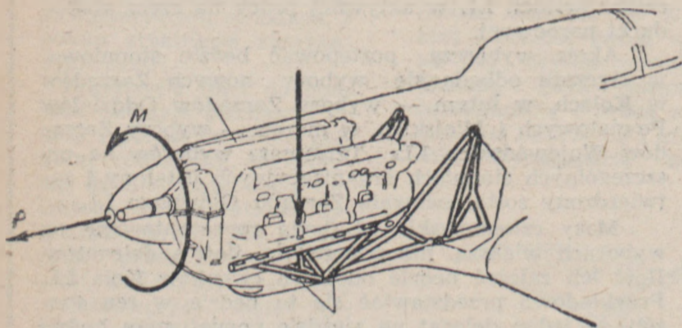
Młodzież potrafi dobrze wywiązać się z obowiązków pracy dla lotnictwa, potrafi również tak poprowadzić akcję wyborczą, żeby pogłębiła udział członków LL w walce mas pracujących całego świata o utrwalenie pokoju.

ŁOŻA SILNIKOWE

inż RYSZARD WITKOWSKI

W samolocie nie ma najmniejszego nawet elementu którego kształt, wielkość, wytrzymałość i trwałość nie byłyby usprawiedliwione przez rodzaj pracy przypadającej na ten element. Tak jest też między innymi i z łożem silnikowym, który jest jak wiemy łącznikiem między silnikiem a właściwą konstrukcją samolotu.

Łoża przyjmują różne kształty i formy w zależności od tego jaki silnik dźwigają, na jakim samolocie z jakiego materiału są zbudowane itd. Inne więc będą łoża w lekkich samolotach sportowych, inne w myśliwcach śmigłowych inne w odrzutowych a jeszcze inne w śmigłowcach.



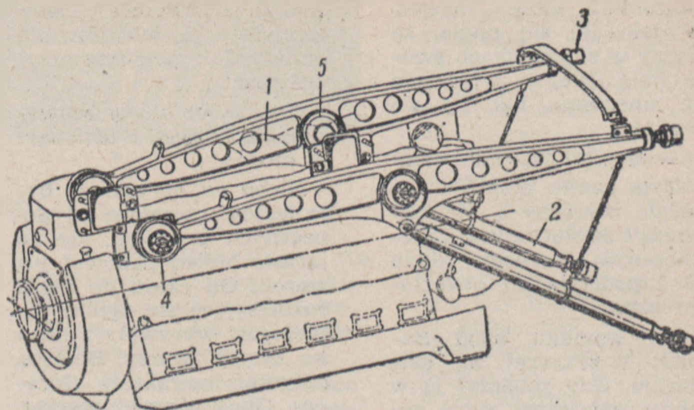
Rys. 1.

Praca łoża silnikowego polega na przeniesieniu obciążeń, wynikłych z następujących sił: sił od masy silnika, sił od ciągu śmigła i sił od momentu skręcającego silnika.

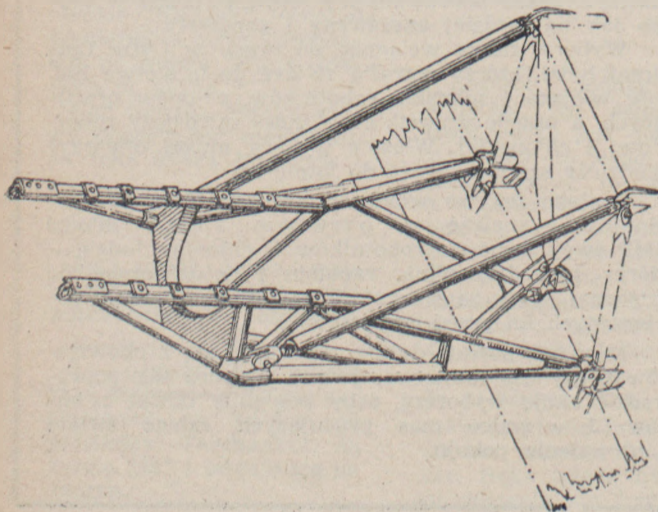
Przypomnijmy sobie na marginesie, że moment skręcający nic nie ma wspólnego z momentem-chwilą. Moment skręcający jest to działanie, będące przyczyną obrotów ciał, tak jak siła jest działaniem wywołującym przesunięcia liniowe. Miarą momentu skręcającego jest kilogramometr (kGm).

Wspomniane obciążenia największe swe wartości osiągają w różnych fazach lotu. Siły masowe są więc największe w czasie wyrwania z lotu nurkowego (patrz art. „Łamiemy samoloty" SiM Nr 31), siły od ciągu i momentu skręcającego są największe podczas lotu poziomego z najwyższą szybkością. Zadaniem konstruktora jest dokładne teoretyczne przewidzenie sił w całym łożu i takie jego zaprojektowanie, aby w każdej sytuacji na ziemi i w powietrzu posiadało odpowiednią odporność, sztywność i wytrzymałość. Jest na to cały szereg metod konstrukcyjnych.

Łoża w większości robione są z rur stalowych chromo-niklowo-molibdenowych, istnieją jednak także wykonania z odlewów ze stopów lekkich lub z blach. Typowym przykładem łoża rurowego jest łoże samolotu myśliwskiego ŁAGG-3 (rys 2). Z rysunku widać dokładnie połączenie łoża z resztą kadłuba w 5 punktach. Silnik spoczywa na dwu poziomych szynach przymocowany do każdej przez 5 śrub. Między łoże a silnik wkładane są przy tym gumowe podkładki, spełniające rolę amortyzatorów drgań, które mogłyby przejść z silnika na resztę samolotu.



Rys. 3.

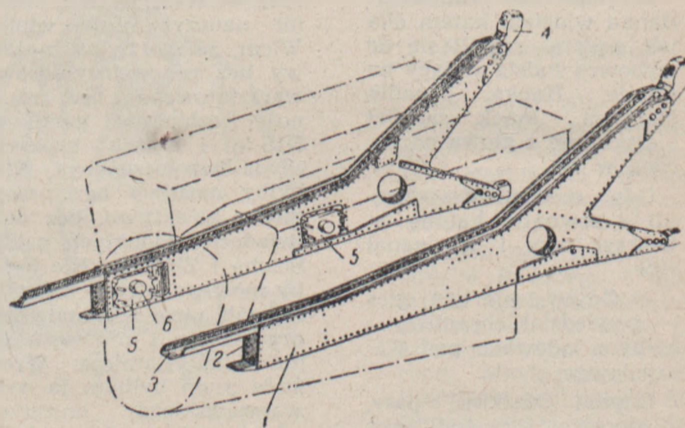


Rys. 2

Łoże odlewane ze stopów lekkich jest ostatnią zdobyczą techniki lotniczej na tym polu. Jak widzimy z przytoczonego rysunku w porównaniu z łożem rurowym wyróżnia się ono niezwykle małą ilością elementów składowych i prostotą. Skuteczną amortyzacją drgań w łożach lekkich są t. zw. „lordy" czyli duże pierścienie gumowe wkładane w odpowiednie otwory ramy głównej.

Przykład rozwiązania łoża z blach duralowych przedstawia rys. 4. Tutaj każda strona łoża składa się tylko z jednej osobnej części co stanowi oczywiście olbrzymią zaletę takiego rozwiązania. Pomimo jednak tej zalety opisany typ jest bardzo rzadko spotykany, prawdopodobnie z racji trudności wykonawczych.

W nowoczesnych samolotach o konstrukcji skorupowej łoże w swej wyraźnej postaci niejednokrotnie zanika a rolę jego przejmuje sama skorupa nośna kadłuba lub gondoli silnikowej.



Rys. 4.

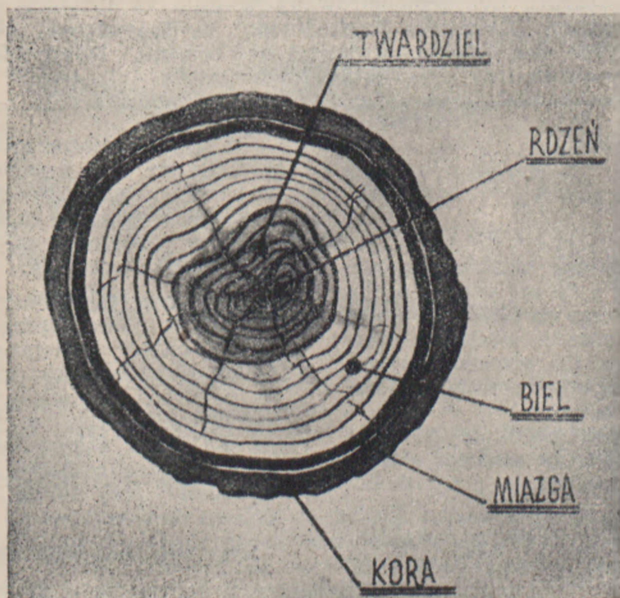
Ciekawym ewolucjom ulega również łoże, gdy znajduje się na wodnosamolocie. Jedną z ciekawszych takich ewolucji jest np. wahliwe rozwiązanie łoża, umożliwiające podczas startu i wodowania uniesienie śmigła znad fal, które wytworzone są ruchem samolotu po wodzie (patrz art. „Pływaki" SiM Nr 42). Inną ewolucją jest umieszczenie łoża i całego silnika na wysokiej wieżyczce nad samolotem, również w celu zapobieżenia uszkodzenia śmigła przez fale.

LOTNICZE DREWNO

STANISŁAW MAJEROWSKI

Pomimo, że coraz częściej stosuje się przy budowie samolotów różnego rodzaju masy plastyczne, stopy metali, lekkich i stale wysokowartościowe, to jednak drewno nadal jest jednym z podstawowych tworzyw używanych w konstrukcjach lotniczych. W tym artykule chciałbym omówić warunki i próby, jakie przechodzi drewno sosnowe nim zostanie użyte dla celów lotniczych.

Otóż drzewo składa się z szeregu słoi rocznych. Słoje te narastają z biegiem lat i tworzą pień drzewny. Każdy słój roczny posiada dwie warstwy: wczesną, która narasta na wiosnę i drugą warstwę narastającą w ciągu lata. Warstwy te różnią się od siebie kolorem i twardością. W miarę rozrastania się drzewa,



Rys. 1

starsze słoje roczne napełniają się żywicą, twardnieją, stają się grubsze i „zamierają", tworząc tzw. twardziel. Młodsze słoje roczne tworzą w drzewie tzw. biel. Oprócz bielu i twardzieli drzewo składa się z rdzenia, miazgi i kory. Są to części drzewa dla nas mniej ważne i nimi nie będziemy się zajmowali.

Dla celów lotniczych używa się bielu, gdyż twardziel jest materiałem bardziej kruchym. Przyczyną kruchości twardzieli są jej zbyt grube i żywiczne tkanki.

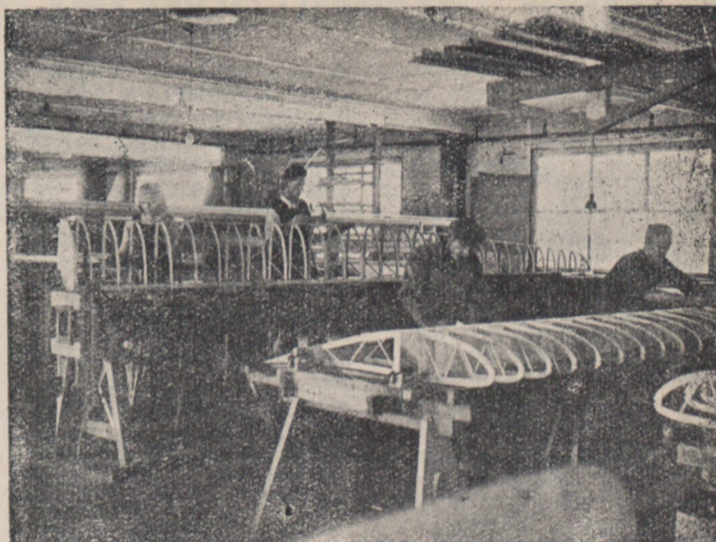
Wiemy już jaka część drzewa jest najcenniejszym materiałem do budowy samolotów i szybowców. Zapoznajmy się teraz z warunkami, którym musi odpowiadać drewno nim zostanie z niego wyprodukowana jakaś część samolotu.

Wszystkie czynności związane z klasyfikowaniem drewna dla celów lotniczych można ogólnie podzielić na oględziny zewnętrzne oraz badania i próby laboratoryjne. Do tych pierwszych należy przede wszystkim ustalenie wieku drzewa. Drzewo sosnowe, które później ma być użyte w lotnictwie powinno mieć 80 —120 lat.

Po przetarciu drzewa, czyli przepiłowaniu na różnego rodzaju deski i bale (przetarcie winno nastąpić najpóźniej w dniu następnym po ścięciu drzewa), poddaje się je szczegółowym oględzinom zewnętrznym.

Biel powinna składać się z wyraźnych słoi o równomiernej szerokości. Mierząc po promieniu (od środka pnia na zewnątrz) na 1 cm powinno przypadać najmniej 5 słoi rocznych (rys. 2).

Niedopuszczalne są w drewnie lotniczym nadmierne skręty słoi, otwory wydrążone przez robaki, większe sęki i otwory po nich, pęknięcia oraz wszelkiego rodzaju choroby drewna, jak grzyb, zaczerwienienie,

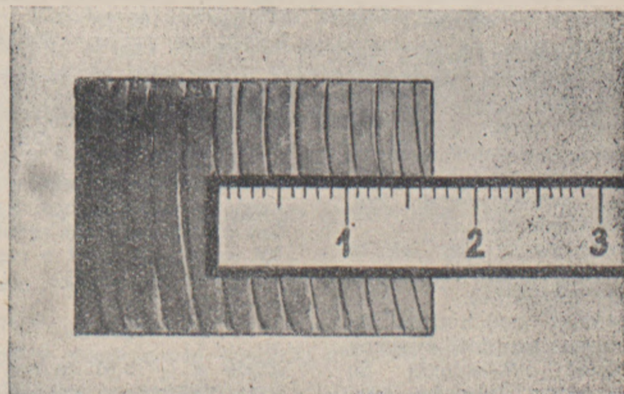


opuchlina itp. Niektóre z tych wad są tolerowane jeśli występują powierzchownie (do 2 mm), za wyjątkiem chorób drewna i toczenia przez robaki. Dopuszczalne w drewnie lotniczym są falistości słoi (wysokość fali nie większa niż 3 mm), skośność włókien do 2 cm na 1 m bieżący, drobne, zdrowe dobrze zrośnięte z drzewem sęki oraz sinizna występująca na drzewie w postaci plam lub smug skutkiem zamknięcia drewna albo nie odpowiedniego suszenia. Gdy drewno przejdzie powyższe próby z wynikiem pozytywnym przekazuje się je do suszarni i magazynu. Tam specjalnie ułożone drewno sosnowe czeka na dalsze próby. Są to już próby wytrzymałościowe przeprowadzane w laboratorium.

Gdy przy oględzinach zewnętrznych drewna sosnowego chodziło nam o wyeliminowanie drewna „chorego" i drewna o nieodpowiedniej strukturze (budowie), to podczas prób laboratoryjnych będziemy zwracali uwagę na to, czy drewno będzie wystarczająco silnym materiałem do konstrukcji lotniczych i czy można go użyć na części tak odpowiedzialne w samolocie, jak dźwigary skrzydeł lub podłużnice kadłubowe, czy tylko na elementy mniej obciążone.

Ze zmagazynowanej partii drewna pobiera się 2% — 3% próbek w zależności od ilości sztuk materiału. Próbka powinna być pobrana z części odczubowej, tj. najbliższej wierzchołka danego bala czy deski. Długość jej winna wynosić 32 cm. Jeśli chodzi o strukturę próbki to powinna ona odpowiadać przeciętnej strukturze zmagazynowanej partii drewna sosnowego. W laboratorium badając próbki określa się wytrzymałość drewna na ściskanie, zginanie statyczne i dynamiczne, ścinanie, rozerwanie, udarność (określenie pracy potrzebnej na złamanie próbki) o także bada się skurcz drewna przy suszeniu i współczynnik sprężystości. Jeśli badania dadzą dobre wyniki drewno zostaje uznane za zdatne do celów lotniczych.

Rys. 2



W SPRAWIE „SKRZYNKI TECHNICZNEJ"

— „Po przeczytaniu „Skrzynki Technicznej" w nr 40 (224) doszedłem do wniosku, że SiM powinien wymontować przestarzałe już i niemodne silniki tłokowe i zamienić na nowoczesne — odrzutowe.

Dzięki temu będzie można pozbyć się wszelkich wypracowanych i zużytych części dotychczasowych, jak na przykład „tłoczków". Wyobrażam sobie, że ten Wasz redakcyjny „Tłoczek" (inż.) musi być bardzo połamany po tym swoim lądowaniu w „Skrzynce Technicznej", gdyż naraził na kłopoty Waszą Redakcję.

Wasz A. M.

Takiej treści listów otrzymaliśmy od naszych Czytelników kilkadziesiąt. Chodzi o to, że podaliśmy fałszywe zupełnie obliczenie sił działających na podwozie samolotu w czasie lądowania, wprowadzając tym samym w błąd mniej zaawansowanych w tego rodzaju obliczeniach Czytelników. Wina jest bez wątpienia nasza, bo nie powinniśmy zbyt pochopnie drukować danej „Skrzynki". Z całym samokrytycyzmem przyznajemy się do winy i zapewniamy naszych Czytelników, że błędy tego rodzaju się nie powtórzą. Jeżeli poskromiliśmy tzw. „chochlika drukarskiego" to i postaramy się, aby „Tłoczki" były na poziomie i nie wprowadzały w błąd Czytelników.

Pełni skruchy zwróciliśmy się o ojcowską poradę do mgr inżyniera Jana Paczoskiego, który wyjaśnia poniżej w liście do naszej redakcji istotę popełnionego błędu:

— „W sprawie zapytania kol. K. Woszczerowicza i odpowiedzi udzielonej przez „inż. Tłoczka" w numerze 40/224 SiM-u komunikuje niniejszym co następuje:

W wyjaśnieniu podanym przez „inż. Tłoczka" autor mylnie podstawił jako wielkość v we wzorze $E = \frac{mv^2}{2}$ **prędkość lądowania** zamiast **prędkość opadania**, otrzymując stąd olbrzymią wartość energii, którą ma rzekomo pochłonąć amortyzacja samolotu i którą słusznie kwestionował kol. Woszczerowicz.

Zastanówmy się, jak ta sprawa przedstawia się od strony fizykalnej.

Samolot podchodząc do lądowania ma dość znaczną prędkość równoległą do powierzchni lotniska (np 22 m/sek, jak to obliczył autor odpowiedzi) i pewną prędkość prostopadłą do powierzchni lotniska zależną przede wszystkim od doświadczenia pilota, od oświetlenia, pory dnia itp. Są piloci, którzy przy lądowaniu ledwie muskają powierzchnię ziemi, a są i tacy, na których lądowanie i „kangury" strach patrzeć. Zawsze jednak prędkość ta jest cyfrowo znacznie mniejsza od prędkości poziomej i waha się mniej więcej od 0,5 do 4 m/sek.

Zadaniem **amortyzacji** podwozia jest pochłonięcie energii pochodzącej od **prędkości opadania**, podczas gdy energię pochodzącą od prędkości równoległej do ziemi pochłaniają opory aerodynamiczne, opory jazdy (szczególnie tarcie płozy o ziemię) i wreszcie hamulce, te ostatnie pochłaniają zwykle 70 % całkowitej energii, którą samolot posiada na skutek prędkości poziomej.

Jak wynika z powyższego, do wzoru podanego przez „inż. Tłoczka" można podstawić na v najwyżej 4 m/sek i to tylko wtedy, gdy rozważamy mały samolot szkolny lub turystyczny.

Prowadzenie samolotów bardzo ciężkich powierza się bardziej wykwalifikowanym pilotom, od których wymagamy lądowania znacznie bardziej precyzyjnego.

Maksymalną dopuszczalną prędkość pionową przy zetknięciu się z ziemią określają przepisy wytrzymałościowe. Jest ona różna dla różnych rodzajów samolotów i ich przeznaczenia. Ta określona przepisami prędkość jest jedną z baz do obliczenia amortyzacji podwozia.

Powracam teraz do przykładu podanego w SiM-ie 40(224). Jeśli założyć, że prędkość opadania była 4 m/sek, to otrzymamy

$$E = \frac{mv^2}{2} = \frac{100 . 16}{2} = 800 \, kGm$$

(a nie 24 200)

Czy istnieje podwozie, które pochłaniałoby energię E = 100 000 kGm? Zakładając, że dopuszczalna prędkość opadania wynosi 3 m/sek otrzymamy, że musiałby to być samolot o ciężarze przy lądowaniu:

$$G = \frac{2 E}{v^2} \cdot g,$$

gdzie g — 9,81 m/sek — przyśpieszenie ziemskie.

Stąd

$$G = \frac{2 . 100 000}{9} . 9,81 =$$
$$= 218 000 \text{ kG}$$

Takiego ciężkiego samolotu, o ile mi wiadomo, dotychczas na świecie nie ma.

Wreszcie ostatnie rozważanie. Co oznacza fizykalne opadanie z prędkością 22 m/sek?

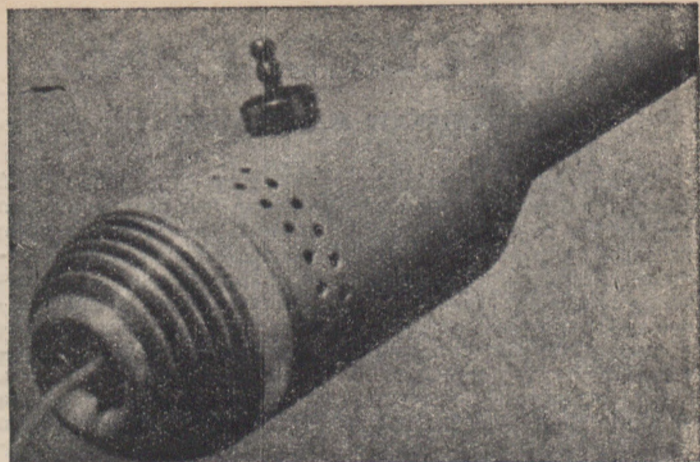
Taką prędkość pionową osiągnąłby samolot zrzucony swobodnie z wysokości:

$$h = \frac{v^2}{2 g} = \frac{484}{2 \cdot 9,81} = 24,7 \text{ m}$$

i to przy założeniu, że skrzydła nie będą hamowały swobodnego spadku. Spróbujcie zrzucić choćby skrzynię z siódmego piętra a co dopiero samolot!

Inaczej biorąc, prędkość opadania 22 m/sek osiągnąłby pilot, pikujący do ziemi pod kątem kilkudziesięciu stopni zależnie od własności aerodynamicznych maszyny. Za żadne skarby świata nie radzę pilotowi niewyrównać przy takim podejściu do ziemi!

mgr inż. Jan Paczoski



PRECZ Z SZABLONEM!

Kolega Wiktor Skudło z Mysłowic nadesłał do redakcji bardzo ładne zdjęcia swojego silnika odrzutowego. Jedno z tych zdjęć zamieszczamy powyżej.

Kolega Skudło pisze: „Jako konstruktor-amator oraz entuzjasta postępu technicznego, opracowałem i wykonałem nowy model szkoleniowy pulsacyjnego silnika odrzutowego. Silnik ma szereg ulepszeń, jak np. wyemi nowany w nim został elektryczny zapłon rozruchowy, otrzymał nowy rodzaj zaworów oraz system chłodzenia".

Następnie konstruktor podaje, że silnik przedstawiony na fotografii był demonstrowany w dniu 14 listopada br w redakcji „Dziennika Zachodniego" w Katowicach, gdzie oficjalnie stwierdzono, że działał bez zarzutu. Nowy silnik jest owocem trzyletniej pracy konstruktora.

Z KRAKOWSKIEGO OKRĘGU LL

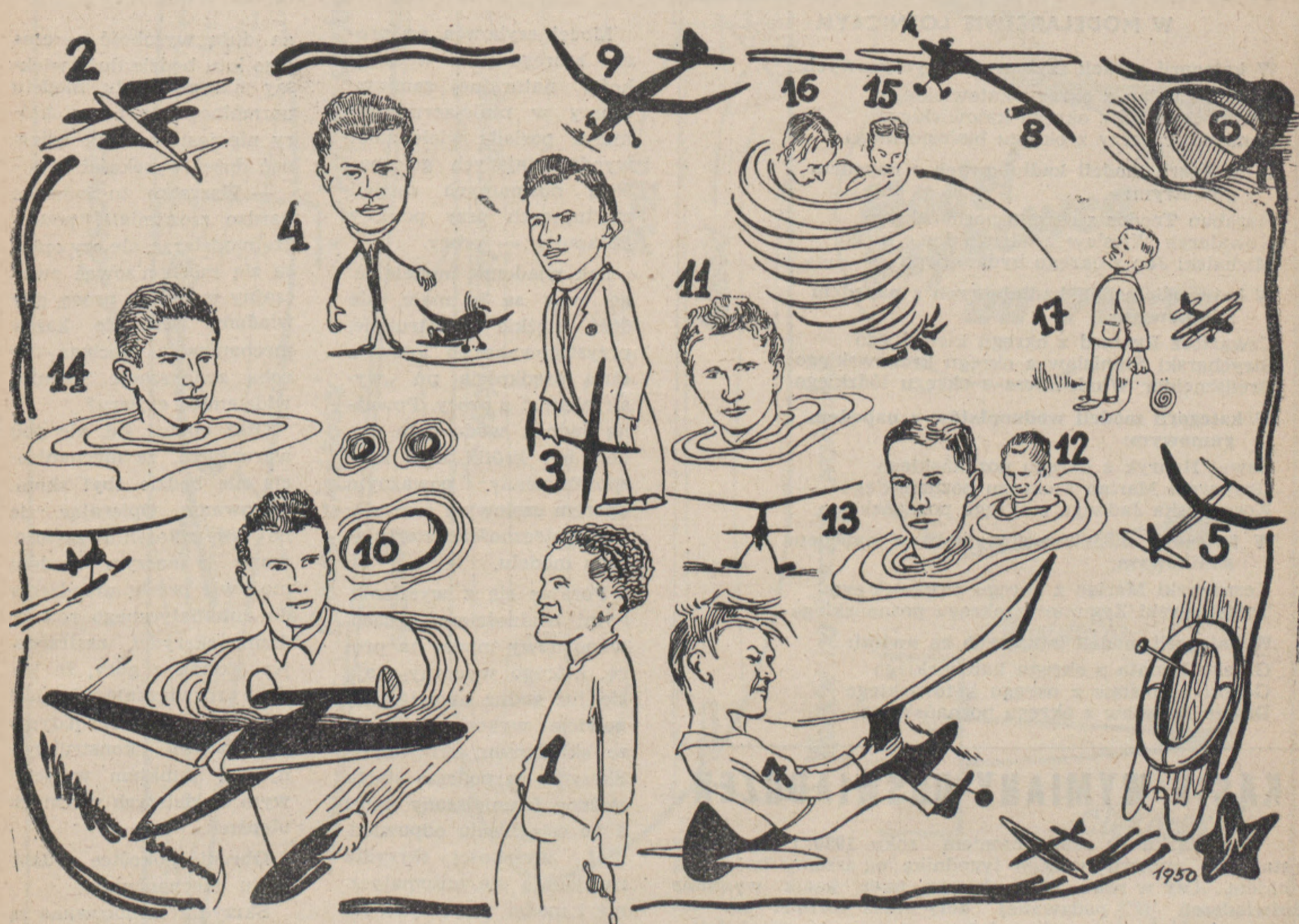
Zarząd Okręgowy Ligi Lotniczej w Krakowie zorganizował akademię dla uczczenia 33 rocznicy Rewolucji Październikowej. Krótki, treściwy referat mówił o Rewolucji Październikowej i jej znaczeniu dla lotnictwa. Następnie odczytano rezolucję pilotów ZMP-owców, którzy zobowiązali się w okresie zimowym podnieść poziom swych wiadomości teoretycznych, do czego wezwali również pilotów niezorganizowanych. Na wniosek jednego z kolegów postanowiono wezwać do podobnych zobowiązań inne Aerokluby. Odczytano też list pilotów Krakowskiego ALL do pilotów Aeroklubu Kijowskiego DOSAW.

W części artystycznej aktualne piosenki chóru „Mimowoli" przeplatane były deklamacją i śpiewem solowym.

Po właściwej akademii— części oficjalnej, zaczęła się część nieoficjalna — zabawa taneczna, którą od czasu do czasu przerywał krótkometrażowy film lub dowcipny wiersz.

A. Kleiner
Krakowskiego LL
Zarząd Okręgu

KADRA NARODOWA MAŁEGO LOTNICTWA



W każdej dziedzinie sportu istnieje grupa najlepszych, grupa ludzi, którzy dzięki swojej postawie sportowej i wyczynom zostali zaliczeni do klasy państwowej, reprezentując sport polski na różnych spotkaniach międzypaństwowych i międzynarodowych.

Po raz pierwszy w historii naszej ustanowiono również w małym lotnictwie kadrę narodową, która reprezentować będzie Polskę Ludową na wszelkich modelarskich imprezach tak w kraju, jak i zagranicą.

Zarząd Główny Ligi Lotniczej biorąc pod uwagę rozwój modelarstwa i stały wzrost jego poziomu wydał specjalne zarządzenie odnośnie kadry narodowej, wchodzące w życie z dniem 1 grudnia 1950 r.

Wyłonienie kadry narodowej zapewni z jednej strony udział modelarzy w imprezach na większą skalę, a z drugiej będzie bodźcem dla wszystkich modelarzy do osiągnięcia tego zaszczytnego wyróżnienia.

Skład osobowy kadry ustalono na 24 osoby. Obecnie zatwierdzona lista zawiera 17 nazwisk. Zaawansowani modelarze mają jeszcze szanse dostania się na listę w zależności od swoich kwalifikacji.

Jakie warunki musi spełnić modelarz, by uzyskać prawo ubiegania się o włączenie go do kadry narodowej?

Pierwszeństwo mają ci modelarze, którzy osiągnęli najlepsze wyniki na Zawodach Ogólnopolskich, lub ustanowili rekordy międzynarodowe albo krajowe.

Modelarze umieszczeni na liście mają za zadanie przygotowywać się według swoich specjalności (przy pomocy Okręgów LL) do poszczególnych konkurencji celem ustanowienia nowych rekordów i udziału w zawodach międzypaństwowych i międzynarodowych.

Jak widać obowiązki są duże. Ale przecież dlatego wyróżniono właśnie tych modelarzy, a nie innych, bo oni pokazali w roku bieżącym co potrafią, a to nakłada na nich poważne obowiązki.

W wypadku zaniedbania swoich obowiązków, bądź nauki, pracy społecznej czy nie sportowego zachowania, członek kadry narodowej może zostać skreślony z listy.

Należy życzyć wszystkim modelarzom, aby jak najszybciej uzupełnili listę kadry narodowej, a już wpisanym, aby nie zawiedli zaufania, jakim darzy ich nasze ludowe państwo, którego barwy będą reprezentowali.

LL

Powyżej przedstawiamy modelarzy kadry narodowej w ujęciu naszego rysownika kol. Janusza Wojciechowskiego.

Naturalnie nie wszyscy zawodnicy przedstawieni są na rysunkach. W tym wypadku postarano się podać najbardziej charakterystyczne modele naszych kolegów.

Spróbujmy odgadnąć — czy poznamy modelarzy z kadry narodowej według rysunków? Jeżeli nie, to na następnej stronie podano nazwiska w kolejności odpowiadającej numeracji rysunków.

LISTA SPORTOWEJ KADRY NARODOWEJ W MODELARSTWIE LOTNICZYM

W kategorii modeli szybowców wyczynowych:

Śmieja Łucjan z okręgu katowickiego
Mutke Ryszard z okręgu katowickiego
Tembacher Jerzy z okręgu białostockiego

W kategorii modeli kadłubowych z napędem gumowym:

Karaban Teodor z okręgu poznańskiego
Kowalczyk Wiesław z okręgu kieleckiego
Michalski Jan z okręgu bydgoskiego

W kategorii modeli kadłubowych z napędem silnikowym:

Czwartosz Ryszard z okręgu kieleckiego
Strycharski Stanisław z okręgu krakowskiego
Bredszneider Włodzimierz z okręgu łódzkiego

W kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym:

Zawal Henryk z okręgu poznańskiego
Grajewski Marian z okręgu poznańskiego
Kosmowska Jadwiga z okręgu poznańskiego

W kategorii modeli wodnopłatów z napędem silnikowym:

Kosmowski Marian z okręgu poznańskiego
Tomaszewski Zygmunt z okręgu poznańskiego

W kategorii modeli latających na uwięzi:

Górska Renata z okręgu katowickiego
Górski Stanisław z okręgu katowickiego
Degler Bolesław z okręgu poznańskiego

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

W związku z zakończeniem roku 1950 i wydaniem ostatniego numeru naszego tygodnika ogłaszamy króciutką ankietę. **Czy w roku 1951 chcecie mieć kącik wymiany doświadczeń w podawanej dotychczas formie, czy też proponujecie inne rozwiązanie?** oczekujemy wypowiedzi!

JAK ZAMOCOWAĆ GOLENIE PODWOZIA?

W modelu silnikowym można zamocować golenie podwozia w sposób podany na rysunku pierwszym z lewej. Do wręgi przedniej wykonanej z grubej klepki (4 — 5 mm) przyśrubowujemy przy pomocy blaszanych obsad drut podwozia.

W modelu z napędem gumowym można przytwierdzić golenie podwozia na stałe (rysunek drugi) lub też opracować je jako odejmowane (rysunek trzeci).

Najwygodniejsze podczas transportu modelu jest rozwiązanie trzecie.

S. K.

MODEL SZYBOWCA NA PROCĘ

Model szybowca na procę, którego plan w wielkości naturalnej zamieszczamy w niniejszym numerze posiada wiele zalet wyodrębniających go spośród normalnych modeli startujących przy pomocy katapulty — procy.

Jak wiadomo, modele tego typu są to małe, ale dość ciężkie konstrukcje, przystosowane do lotów z dużą prędkością po „wystrzeleniu" z procy. Poważną jednak wadą tych modeli był krótki czas lotu, spowodowany poważnym oporem czołowym oraz słabą statecznością startującego modelu.

Porając się z wymienionymi trudnościami opracowano nowy model na procę, którego wyczyny stają się już godne uwagi. Mianowicie wykonano model ze składanymi skrzydłami. Skrzydła są podczas startu złożone (zmniejszony opór) a po osiągnięciu odpowiedniej wysokości skrzydła rozkładają się automatycznie i model rozpoczyna lot żaglowy.

Zaletą tego urządzenia jest możliwość wykorzystania pełnego naciągu gumy katapulty i równocześnie większej wysokości. Wysokość jaką osiąga model ma znowu wpływ na długotrwałość lotu, a więc prosty wniosek, że jeżeli model ze złożonymi skrzydłami zostanie wystrzelony na dużą wysokość — czas jego lotu będzie dużo większy niż czas lotu modelu normalnego na procę, który nie jest w stanie osiągnąć dużej wysokości.

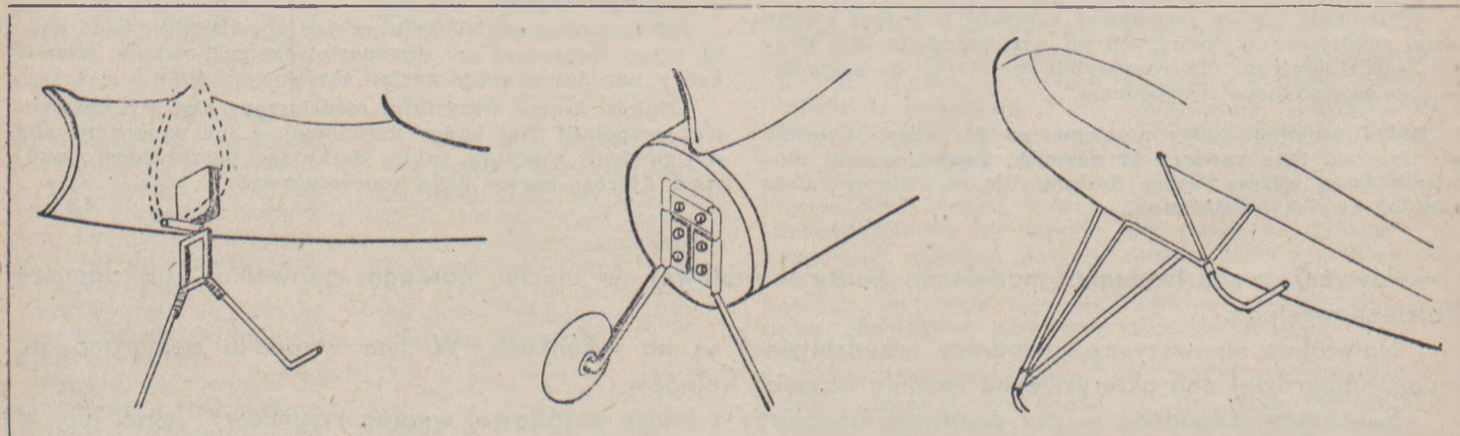
— Wszystko to ładne i bardzo zrozumiałe, powiedzą modelarze, ale czy opłaca się mechanizować zwyczajny model na procę, gdy wiadome jest, że każda mechanizacja pociąga za sobą zwiększenie niemile widzianego ciężaru?

Otóż opłaca się, ale pod warunkiem, że mechanizacja nie będzie zbyt skomplikowana. Opierając się na tym założeniu zastosowano w naszym modelu możliwie proste urządzenie do automatycznego rozkładania skrzydeł, zastrzegając jednak z góry, że podane rozwiązanie nie jest ostateczne i jest jedynie przykładem konstrukcyjnym i punktem wyjściowym do dalszych własnych ulepszeń.

Obecnie pokrótce o działaniu mechanizmu.

Skrzydła zamocowane są obrotowo na konsolce umieszczonej na kadłubie. Oś obrotu znajduje się w pobliżu tylnej krawędzi. W tylnej części kadłuba znajduje się wahadło, zasadniczy mechanizm rozkładania skrzydeł. Wahadło to uformowane z drutu i obciążone ołowiem widzimy

(dalszy ciąg na str. 716)



Model Szybowca na PROCĘ

Zastawka

Haczyk startowy

Środek ciężkości

Wznios skrzydła

Miejsce zaczepienia gumki

Sklejka

Celuloid

Wcięcie na haczyk wahadła

Wahadło

Lutować

Ciężarek

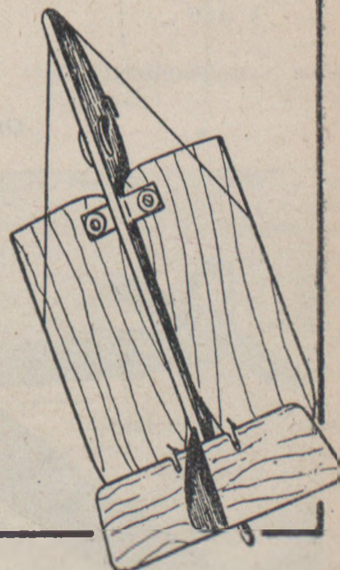
Obsada skrzydeł



Łożysko 2 szt.

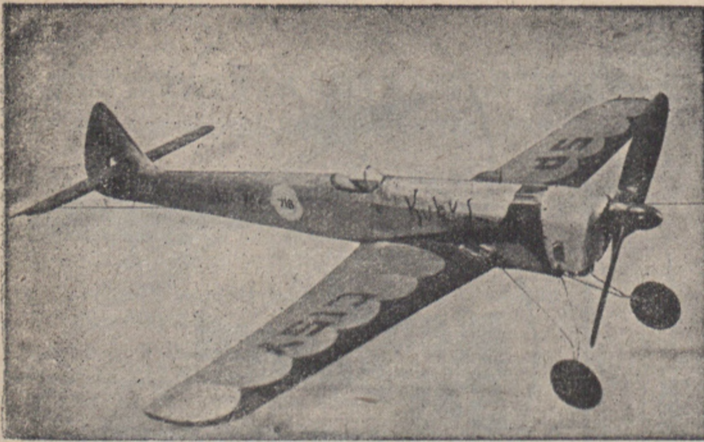
Statecznik pionowy

Statecznik poziomy

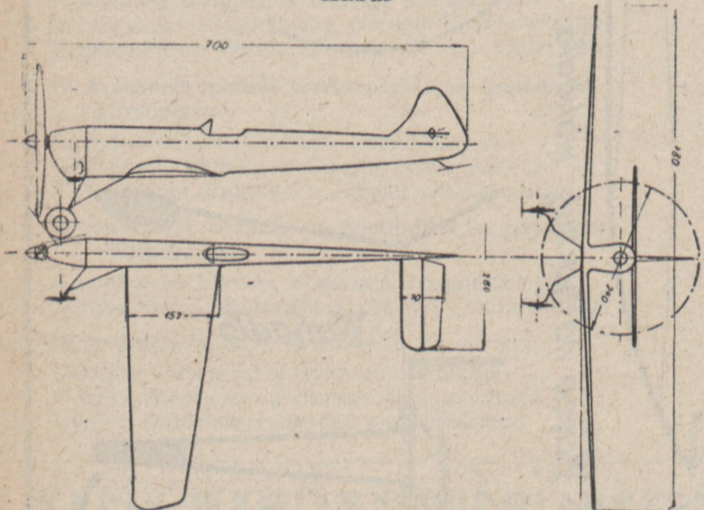


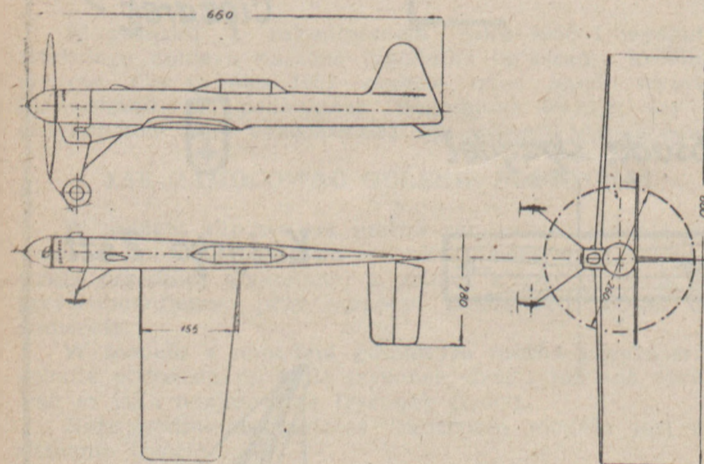
SKALA 1:1

REKORDOWE MODELE NA UWIĘZI

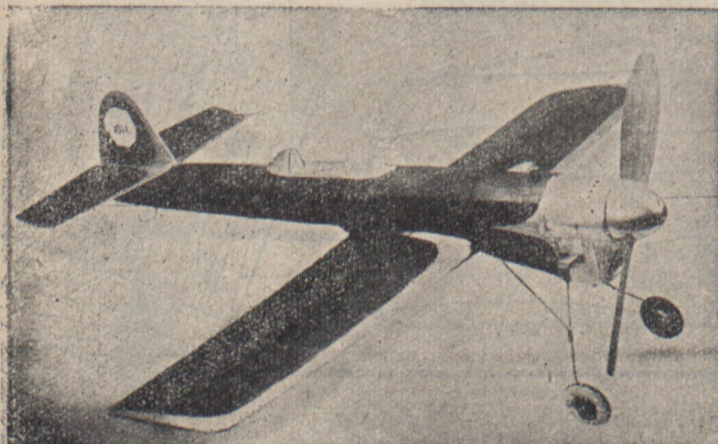


Kubuś





Grom



Na zakończenie roku 1950, który przyniósł małemu lotnictwu dziewięć rekordów krajowych, przedstawiamy naszym Czytelnikom dwa modele rekordowe.

Model pierwszy o nazwie „Kubuś" został wykonany przez RENATĘ GÓRSKĄ. Posiada silnik typu SG o pojemności 2,47 m^3, skonstruowany przez Stanisława Górskiego. Na ilustracjach obok podano fotografię i rysunek tego modelu. Rozpiętość — 780 mm, długość — 700 mm. Do najlepszych wyczynów należy uzyskana prędkość 82,? km/godz.

Następnym modelem jest „Grom" konstrukcji STANISŁAWA GÓRSKIEGO. Model ten również ma silnik konstrukcji Górskiego o pojemności 4,5 cm^3. Rozpiętość — 660 mm, długość — 650 mm. Najlepszy wynik wynosi 67,9 km/godz.

Z. G

MODEL SZYBOWCA
NA PROCĘ

(dokończenie ze str. 714)

w dwóch rzutach na rysunku.

To właściwie wszystko. Jeżeli spojrzymy na rysunek perspektywiczny modelu ze złożonymi skrzydłami to łatwo zrozumiemy na czym polega cały dowcip.

Skrzydła składa się i zabezpiecza haczykiem wahadła, który wchodzi w odpowiednie wcięcie na końcach skrzydeł. Naturalnie haczyki wahadła tylko wówczas zablokują skrzydła, jeżeli kadłub modelu zajmuje położenie prostopadłe do poziomu. Z chwilą gdy kadłub przychyli się do poziomu, wówczas ciężarek wahadła działając na haczyki wyzwala skrzydła, które ściągnięte gumą rozkładają się — model przybiera normalny kształt.

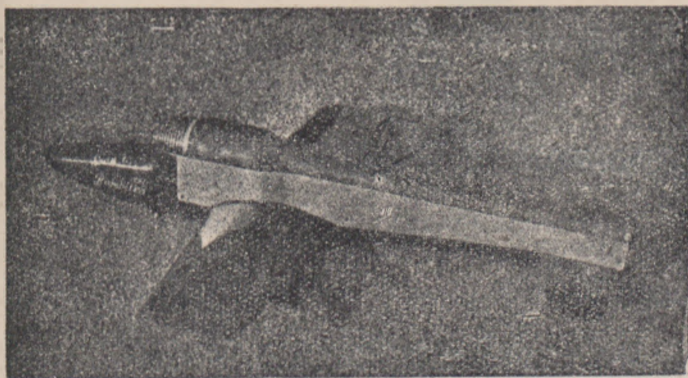
Dla umiejscowania haczyków w stateczniku wycięto odpowiednie otwory, jak to widać na rysunku. Praktycznie cały proces odbywa się następująco: „Wystrzelamy" model przy pomocy procy prostopadle w górę. Model lecąc „jak kamień" osiąga pewną wysokość i w miarę utraty prędkości kadłub rozpoczyna obrót wokół środka ciężkości, aż wreszcie wahadło wyzwala skrzydła i model szybuje ku ziemi.

Budowa modelu wymaga dużej dokładności, gdyż poszczególne części ruchome muszą idealnie współdziałać, aby wyniki były zadowalające. Na przykład: ciężarek wahadła należy wykonać dopiero po przeprowadzeniu prób, gdyż nie może on być za lekki, ani za ciężki. Zbyt lekki nie wyzwoli skrzydeł, za ciężki spowoduje, że model będzie niestateczny podłużnie podczas lotu. Również zastosowanie odpowiedniej gumy ściągającej skrzydła sprawi nieco kłopotu. Gumka ta musi utrzymać skrzydła w normalnej pozycji po rozłożeniu. Zrozumiała jest konieczność dobrego ułożyskowania osi obrotu skrzydeł.

Materiału do budowy modelu nie wyszczególniamy, pozostawiając to inicjatywie modelarzy. W rachubę wchodzi naturalnie drewno sosnowe względnie sklejka.

Życzymy powodzenia w pracy.

P. •



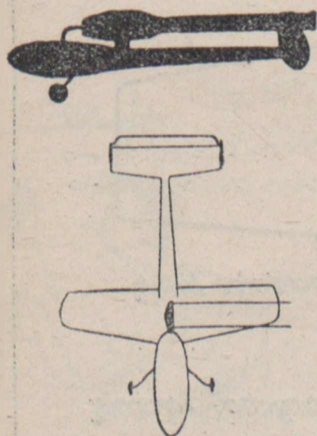
MODELE SZYBKOŚCIOWE

PAWEŁ ELSZTEIN

(Dokończenie)

Na zakończenie cyklu artykułów omawiających modele szybkościowe trzeba również wspomnieć o modelach z napędem odrzutowym, które zdobywają sobie coraz większe uznanie, mimo pewnych oporów ze strony modelarzy zrażonych pierwszymi niepowodzeniami w użytkowaniu silników odrzutowych.

Trzeba zaznaczyć, że mimo różnych konstrukcji mniej lub więcej udanych, silnik odrzutowy jest rzeczą nową w małym lotnictwie, a jak wiadomo z praktyki, rzeczy nowe nigdy nie są z miejsca doskonałe, a ulegają udoskonaleniu dopiero z biegiem czasu — z chwilą dokładnego zaznajomienia się z przedmiotem nowo wprowadzonym w użycie.



Rys. 1

Modele szybkościowe z silnikami odrzutowymi stanowią maksimum prostoty konstrukcyjnej w porównaniu np. z silnikiem na zapłon elektryczny.

Rozpatrując ten typ modeli mamy do czynienia z identycznymi elementami konstrukcyjnymi, które już omówiono, z tą różnicą, że ulega zmianie zasadnicza sylwetka (obrys) modelu, co podyktowane jest szczególnym kształtem silnika w postaci długiej rury.

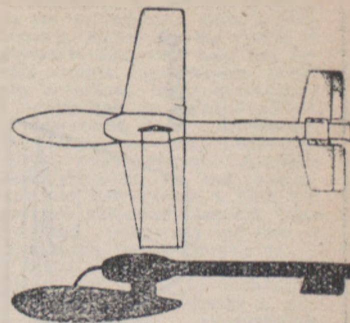
Rozwój modeli szybkościowych przedstawiono kolejno na rysunkach 1, 2, 3, 4. Jak widać z tych szkiców, dążeniem konstruktorów było zlikwidowanie szkodliwych oporów powstających od nieobudowanego silnika.

Pierwsze modele ze względu na trudności techniczne (rozruch silnika wymiana części, jak np. membrany itp.) posiadały silnik położony nad lub pod kadłubem umożliwiający w ten sposób łatwy dostęp do silnika.

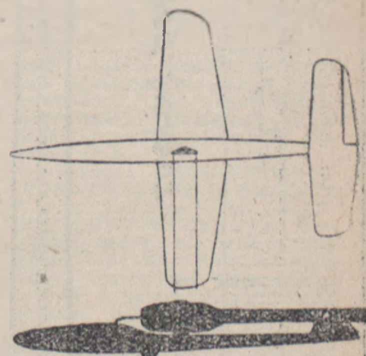
W miarę doskonalenia się konstrukcji silników pojawiają się coraz to smuklejsze sylwetki modeli czego przykładem może być model przedstawiony na zdjęciu tytułowym. Jest to model czechosłowacki, zdobywca międzynarodowego rekordu szybkości konstrukcji Swatosza (o czym już podano w SiM-ie)

Podobny układ z obudowanym do połowy silnikiem widzimy również na jednym z rysunków. Na rysunku tym w widoku modelu z góry zaciekawi nas z pewnością osobliwy kształt kadłuba w przedniej jego części. Poza tym model ten posiada linki sterownicze nie na skrzydle lewym jak to się najczęściej praktykuje (lot modelu w lewą stronę), lecz na skrzydle prawym model lata więc w prawą stronę. Naturalnie czy model leci w lewą stronę kręgu czy w prawą to już sprawa zależna od modelarza, bo w modelach z silnikami odrzutowymi kierunek lotu nie odgrywa żadnej roli. Obecnie wyjaśnimy „dziwny" kształt kadłuba. Otóż celem utrzymania modelu na „stałym kursie" w ten sposób, aby model nie miał tendencji do wlatywania w środek kręgu, konstruktor ukształtował przód kadłuba na wzór profilu lotniczego. W ten sposób model lecący z dużą prędkością odchyla przód kadłuba na zewnątrz kręgu, zapewniając dobry naciąg linek sterowniczych i stateczność w locie.

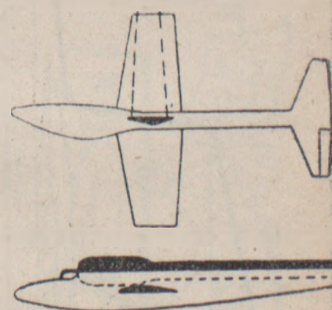
Odnośnie oblatywania modeli z silnikiem odrzutowym obowiązują identyczne uwagi, które podano już uprzednio oraz zwiększone środki ostrożności ze względu na niebezpieczeństwo wywoływania pożaru, względnie poważnych uszkodzeń cielesnych, gdyby model z pracującym silnikiem zerwał się z linek sterowniczych w nieosłoniętym siatką miejscu.



Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4

Nie wyczerpując w zupełności zagadnienia kończymy w niniejszym numerze cykl artykułów o modelach szybkościowych wierząc, że podane informacje, wskazówki i uwagi będą cenną pomocą dla zainteresowanych modelarzy.

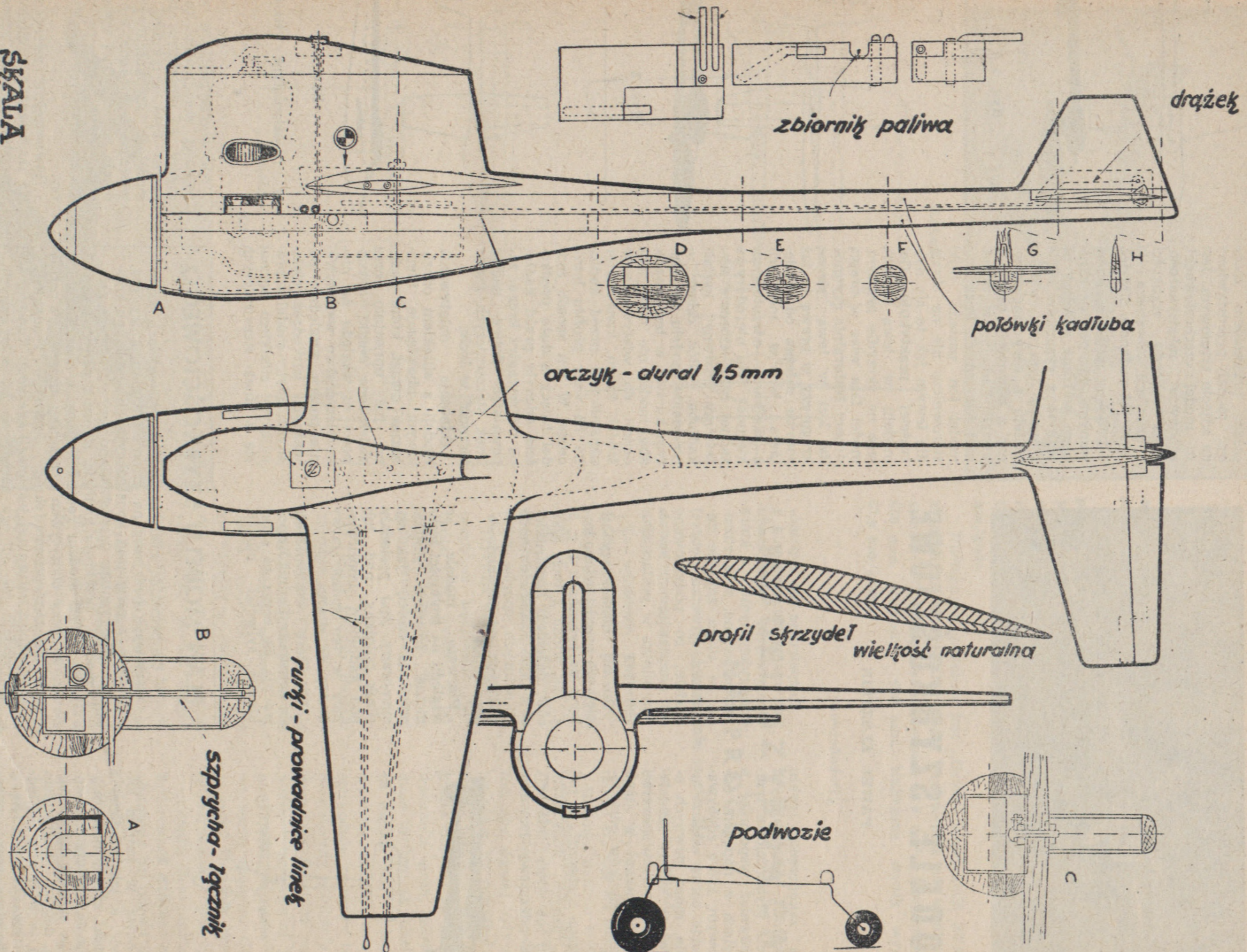
Równocześnie zwracamy się do wszystkich modelarzy, aby w roku przyszłym dzielili się swoim doświadczeniem odnośnie omawianego typu model za pośrednictwem SiM-u co pomoże w dużym stopniu do ustalenia lepszych wyników, a nawet rekordów.

PLAN MODELU SZYBKOŚCIOWEGO

Uzupełniając cykl artykułów w modelach szybkościowych podajemy na stronie 718 plan, który jest jednym z rozwiązań konstrukcyjnych tego typu modeli. Na rysunku przedstawiono trzy zasadnicze rzuty modelu, przekroju kadłuba, zbiornik paliwa i podwozie. Plan modelu reprodukujemy w zmniejszeniu, tak, że przy odczytywaniu rysunku należy posługiwać się zamieszczoną skalą. Jednym rysunkiem w wielkości naturalnej jest profil skrzydeł. Konstrukcja modelu nie odbiega zasadniczo od opisywanych uprzednio — resztę tłumaczy wystarczająco rysunek.

Podany model został opracowany na silnik samozapłonowy o pojemności od 3 do 4 cm³. Zrozumiałym winno być dla naszych Czytelników, że model ten jest konstrukcją przykładową podaną wyłącznie dla celów porównawczych.

S. W.



zbiornik paliwa
drążek
połówki kadłuba
orczyk - dural 1,5 mm
profil skrzydeł wielkość naturalna
rurki - prowadnice linek
szprycha- łącznik
podwozie
SKALA
10mm



Codziennie nadchodzi do redakcji duża paczka listów. Niebieskie, zielone, białe koperty, pocztówki, są nawet telegramy. Listonosz otwiera drzwi i mówi: „Dziś już większa!" My wcale się nie dziwimy, że z dnia na dzień otrzymujemy większą korespondencję, cieszymy się, gdyż listy od Czytelników, to żywy dowód przyjaźni, jaką żywią oni dla swego lotniczego pisma, to dowód zaufania, że „SiM" nie zawiedzie, pomoże w rozwiązaniu lotniczych kłopotów, udzieli dobrej rady".

Drodzy Przyjaciele, entuzjaści najpiękniejszego ze sportów — lotnictwa! Dziękujemy Wam za Wasze listy. Za te, pisane niewprawną jeszcze ręką chłopca, marzącego o uchwyceniu drążka sterowego szybowca czy samolotu, za 4-ro i więcej stronicowe listy rozmiłowanych w lataniu właścicieli znaczków z jedną i dwiema mewkami pilota szybowcowego, za skromne, malutkie kartki z zeszytu pisane przez naszych przyjaciół ze wszystkich zakątków Polski. Jakże cenna jest dla nas ta korespondencja! Dziękując za wszystkie Wasze listy, za słowa najostrzejszej nawet krytyki na równi ze słowami pochwały, pragniemy Was zapewnić, że w dalszym ciągu będziemy starać się służyć Wam swą pomocą, radą i informacją. Wszystkim nam równie drogie jest lotnictwo, jego życie i praca dla naszej ojczyzny — Ludowej Polski. Razem z Wami, całą naszą lotniczą rodziną, zawsze jesteśmy gotowi do pracy dla lotnictwa, którego zaszczytnym zadaniem jest — służba w obronie pokoju.

Ze wzruszeniem składamy Wam, Przyjaciele, życzenia noworoczne. Z radością spoglądamy przed siebie, w drugi rok lotniczej Sześciolatki! Przyniesie nam ona nowe zadania, nadejdą nowe dni wytężonej, coraz bardziej wydajnej pracy dla naszego ludowego lotnictwa. Razem, zgodnie zawiniemy rękawy do tej pracy, którą wszyscy jednakowo kochamy.



A teraz odpowiadamy na Wasze listy. Rozpoczynamy od kol. **EDWARDA POPKA ze Słupska,** który mimo, iż ma amputowaną nogę, gorąco pragnie być lotnikiem.

Kolego, szanujemy Was za tyle entuzjazmu i zapału do lotnictwa. Pragnąc udzielić Wam rzetelnej, otwartej odpowiedzi, radzimy abyście porzuchali myśli o nauce pilotażu, a skoncentrowali swe wysiłki w celu rozpoczęcia technicznych studiów lotniczych. W lotnictwie, na równi z pilotami, potrzebni są wykwalifikowani technicy, mechanicy i inżynierowie. To są ludzie, bez których lotnictwo nie mogłoby istnieć. Pomyślcie o Liceum Mechaniczno-Lotniczym (Warszawa, ul. Hoża 88), a potem o wyższym studiach techniczno-lotniczych. Z zaufaniem przyjmijcie naszą radę, proponujemy Wam studia techniczne — mające na uwadze fakt, iż brak nogi nie stanie na przeszkodzie w Waszej przyszłej pracy, jako inżyniera lotniczego. Dziękujemy za pozdrowienia i wzajemnie serdecznie Was pozdrawiamy.

Dalsze odpowiedzi również dotyczą sprawy szkolenia lotniczego. Wychodząc z założenia, że wszyscy poinformowali się ogólnie z kilku ostatnich numerów SiM-u o tym, jak należy postępować aby rozpocząć lotnicze szkolenie, zajmiemy się „rozsupłaniem" trudności i wątpliwości poszczególnych Czytelników.

Kol. **KAZIMIERZ SŁABON z Zawiercia** zapytuje w swym pierwszym liście do redakcji, gdzie i w jakim wieku przyjmują kandydatów na szkolenie lotnicze. Kol. Kazimierz ma lat 15, jest członkiem modelarni i aktywnie pracuje w Kole LL.

Mając lat 15, możecie Kolego złożyć podanie o przyjęcie na kursy pilotażu szybowcowego w LL. Rozpiętość wieku, w jakim powinni być kandydaci na szkolenie szybowcowe, jest: 15—18 lat, a więc możecie startować! Podanie z załącznikami złóżcie w ZMP, skąd dostaniecie skierowanie na szkolenie do Ligi Lotniczej. Pomyślności!

Kol. **STANISŁAW WOŹNIAK z Ożarowa k/Warszawy** pisze, że jest bardzo przygnębiony, a to dlatego, że ukończył już 18 lat, nie przebył szkolenia szybowcowego i z tego powodu stracił szanse na wstąpienie do lotnictwa, o którym marzy od dawna.

Sprawa wcale nie wygląda tak źle, jak sądzicie. Jeśli bierzecie czynny udział w działalności Waszego Koła LL, aktywnie pracujecie w Kole ZMP, swoją pracą społeczną i szkoleniową wykazujecie, że jesteście godni zaszczytu zostania pilotem lotnictwa Ludowej Polski — to macie w tym roku możność bezpośredniego dostania się na szkolenie w pilotażu silnikowym w Lidze Lotniczej. Wiek, przewidziany obecnie dla kandydatów na szkolenie silnikowe w LL, wynosi: od 17 do 22 lat włącznie. Jako aktywny ZMP owiec i wyszkolony w LL pilot silnikowy — będziecie mieli potem otwartą drogę do lotnictwa wojskowego.

Chcąc uchronić wzrok od przemęczenia, wykorzystujcie wolne od nauki chwile na dłuższe spacery na świeżym powietrzu. Pracując przy lampie naftowej, postarajcie się sporządzić na szkło klosz, możliwie w ten sposób, aby światło padało nie w oczy, lecz na zeszyt, czy książkę. Oczy powinny być w cieniu. Pracując parę godzin, zawsze stosujcie co godzinę 10—15 minut przerwy. Odpoczywając, zamykajcie oczy. I jeszcze jedno: nie zniżajcie bardzo głowy nad stół. Odległość między książką, a oczami — powinna wynosić nie mniej, niż 30 cm. Pozdrowienia.

Kol. **JANOWI KRZYWICKIEMU z Krasnegoboru, pow. Augustów** — komunikujemy, co następuje: aby móc dostać



się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, trzeba przedtem ukończyć szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej. Złóżcie w Zarządzie Powiatowym ZMP podanie o przyjęcie na kursy pilotażu szybowcowego w LL i dołączcie do niego wszystkie te dokumenty, o których pisaliśmy w ostatnich numerach SiM-u. Wasze wykształcenie — 7 klas szkoły podstawowej — jest jeszcze za słabe, jak na kandydata do OSL.

Lotnikiem pragnie zostać również kol. **ANDRZEJ FEJFER z Sejn, pow. Suwałki.** Podaje on, że ma 11 lat, 140 cm wzrostu i waży 35 kg. Kolego, droga do lotnictwa prowadzi przez Ligę Lotniczą. LL wyszkoli Was w modelarstwie, szybownictwie i pilotażu silnikowym. Aby rozpocząć naukę pilotażu szybowcowego, musicie jeszcze poczekać cztery lata, gdyż na kursy szybowcowe w LL przyjmowani są kandydaci od 15 do 18 lat włącznie. Tymczasem uczcie się pilnie, czytajcie książki o lotnictwie, starajcie się poznać je jak najlepiej. Uprawiajcie sporty, aby urosnąć i osiągnąć lepszą tężyznę fizyczną.

Komunikujemy Wam, że opłata za miesięczną prenumeratę SiM-u wynosi 2 zł 40 gr, za kwartalną 6 zł 60 gr, półroczną 12 zł 60 gr, roczną 24 zł. Pieniądze na prenumeratę możecie wpłacać czekiem na konto PKO-I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH", Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a.

Kol. **LIDIA KUPER z Pieszyc, pow. Dzierżoniów** donosi z radością, że została przyjęta na teoretyczny kurs szybowcowy, który ma się odbyć w styczniu. Zapytuje nas, czy będzie mogła jednocześnie uczyć się w szkole ogólnokształcącej i uczęszczać na wykłady TKS. Z pewnością tak, Koleżanko. Wykłady na tzw. dochodzących teoretycznych kursach szybowcowych są tak rozplanowane, aby mogła z nich korzystać młodzież szkolna. Zazwyczaj odbywają się one w godzinach popołudniowych.

Jeżeli chodzi o sprawę wstąpienia do OSL, to uważamy, że jeszcze zbyt wcześnie, aby o tym myśleć. Posłuchajcie rady: skoncentrujcie przede wszystkim swą uwagę na kwestii pomyślnego odbycia szkolenia lotniczego w LL. Macie przed sobą poza tym poważne zadanie zmiany nastawienia swych rodziców, którzy nie chcą słyszeć o tym, żebyście mogły kiedykolwiek latać. Radzimy Wam zatem pokonać tę pierwszą (bardzo ważną) trudność, a jeśli to Wam się uda, włożyć cały swój zapał i energię w naukę na teoretycznym kursie szybowcowym, nie zapominając oczywiście o postępach nauki w szkole. Dziękujemy za pozdrowienia.

Koledze **ZBIGNIEWOWI DOMBRYCZOWI ze Stargardu** i jego kolegom oraz **EUGENIUSZOWI STEFKO z Burgrabic,** którzy nie wiedzą, jak postępować aby móc w zimie odbyć teoretyczny kurs szybowcowy i potem zacząć naukę latania, odpowiadamy krótko: napisać podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze w LL, dołączyć do nich potrzebne dokumenty (podajemy spis w SiM-ie) i złożyć wszystko w Powiatowym Zarządzie ZMP, który skieruje Was do Ligi Lotniczej. A potem? — Cierpliwości, Koledzy! Zanim zaczniecie naukę pilotażu na



szybowisku LL, będziecie musieli z dodatnim wynikiem przebyć skrupulatne badania lotniczo-lekarskie, pomyślnie ukończyć naukę teorii, jednym słowem okazać się ze wszech stron godnym miana kandydata na lotnika. Dziękujemy za życzenia i pozdrowienia.

„Jaki stan zdrowia powinien posiadać kandydat na pilota?" — pyta kol. **ZYGMUNT CHOROS z Bednar, pow. Łowicz.**

Spełniając Waszą prośbę podajemy Wam warunki, jakim powinien odpowiadać kandydat na szkolenie szybowcowe w Lidze Lotniczej: wiek od 15 do 18 lat włącznie, wykształcenie — przynajmniej 7 klas szkoły podstawowej lub równorzędne. Kandydaci, liczący mniej niż 18 lat życia, powinni posiadać zezwolenie rodziców na naukę latania.

Sar.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

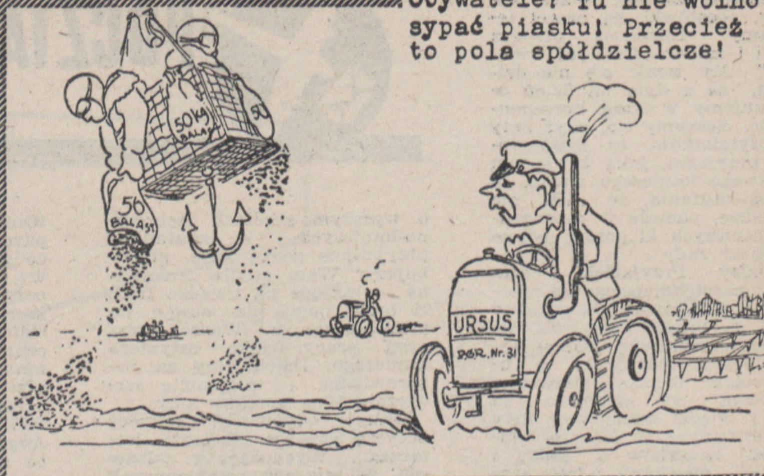
Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr Nr 2123 B-132865

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

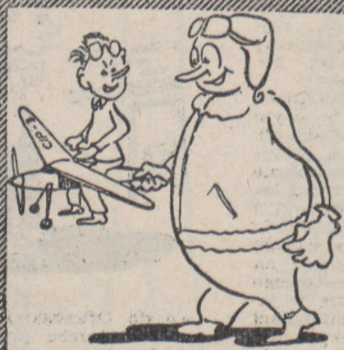




Obywatele! Tu nie wolno sypać piasku! Przecież to pola spółdzielcze!



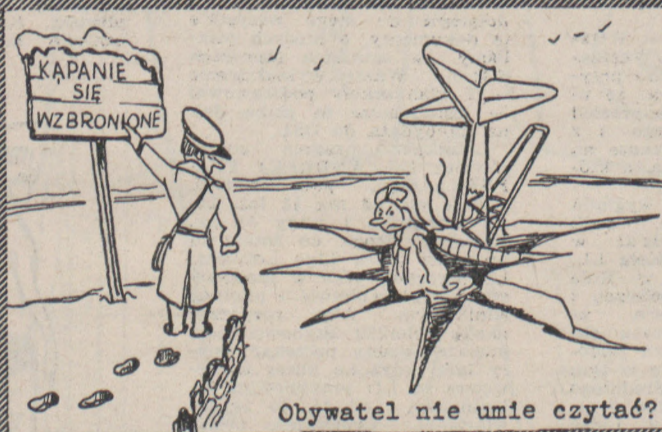
Wreszcie zatrzymał silnik...



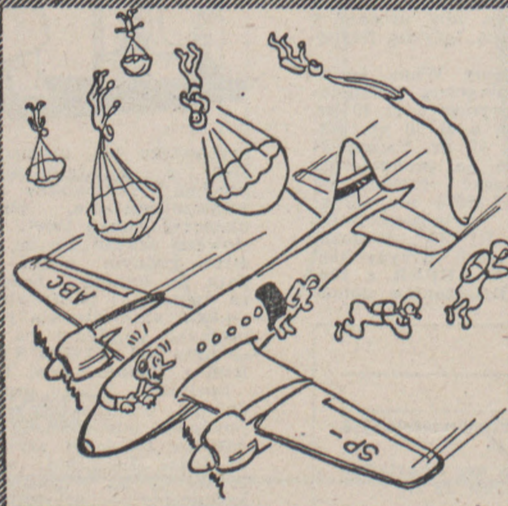
Współpraca dużego lotnictwa z małym.



Popatrz Mamo! Tu-2 i tu dwa...



Obywatel nie umie czytać?



Dlaczego oni skaczą do góry nogami?...



Uczony - aerodynamik prędkości naddźwiękowych.

Co nas tak podrzuciło? Entuzjazm widzów. Właśnie "Spójnia" wbiła gola "Kolejarzowi!"

